

AIR BERLIN
GESCHÄFTSBERICHT 2009



FINANZKENNZAHLEN

	2009	2008 (angepasst)*
Umsatz (in Mio. EUR)	3.240,3	3.388,5
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	2.966,5	3.092,5
EBITDAR (in Mio. EUR)	503,6	464,7
EBIT (in Mio. EUR)	28,5	2,0
Konzernverlust (in Mio. EUR)	(9,5)	(83,5)
Operativer Cashflow (in Mio. EUR)	184,2	44,3
Operativer Netto-Cashflow (in Mio. EUR)	130,4	11,8
Ergebnis je Aktie (in EUR)	(0,13)	(1,27)
Operativer Netto-Cashflow je Aktie (in EUR)	1,77	0,18
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	2.411,5	2.409,1
Mitarbeiter (31.12.)	8.278	8.311

* Berücksichtigt die Effekte aus der Erstanwendung von IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“.

OPERATIVE KENNZAHLEN

(2009: AIR BERLIN, LTU, BELAIR SOWIE TUIFLY AB DEM 25.10.2009; 2008: WIE BERICHTET)

	2009	2008
Fluggäste (Tsd.; „Pax“)	27.911	28.559
Zielorte / Destinationen (31.12.)	134	126
Flugzeuge Jahresende	152	125
Angebote Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	50,66	56,48
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	77,26	78,36

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

GESCHÄFTSBERICHT 2009



01) ESSENTIALS

- 01 Inhalt
- 02–06 Interview mit Joachim Hunold
- 07–09 Vorwort des Chairman of the Board
- 10–16 The Board of Directors



02) MIT EVOLUTION ZUM ERFOLG

- 17–35 Von Darwin gelernt
- 36–39 Highlights des Jahres



03) DIE AKTIE

- 41–47 Die Air Berlin Aktie



04) DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

- 48–79 Bericht zur Geschäftslage
 - Unternehmensprofil
 - Unternehmensstrategie
 - Unternehmenssteuerung
 - Wirtschaftliches Umfeld
 - Operative Entwicklung
 - Entwicklung der Finanzzahlen
- 80–87 Soziale Verantwortung
- 88–91 Risikobericht
- 92–96 Prognosebericht
- 97 Abschlussprüfer



05) CORPORATE GOVERNANCE

- 98–103 Corporate-Governance-Bericht
- 104–115 Bericht über die Vergütung der Directors



06) VERANTWORTLICHKEITEN

- 116 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 117 Verantwortlichkeiten der Directors



07) BESTÄTIGUNGSVERMERK

- 118–119 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers



08) JAHRESABSCHLUSS

- 121–125 Jahresabschluss Air Berlin Konzern
- 126–128 Jahresabschluss Air Berlin PLC
- 129–193 Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft



09) SONSTIGE ANGABEN

- 194–197 Glossar
- 198 Impressum
- U1–4 Finanzkennzahlen
Finanzkalender



INTERVIEW MIT JOACHIM HUNOLD, CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER AIR BERLIN PLC

Herr Hunold, die internationale Luftfahrt befindet sich immer noch in einer ihrer schwersten Krisen. Wie schlägt sich Air Berlin?

JOACHIM HUNOLD Zu den größten Herausforderungen für die kapitalintensiven Luftfahrtgesellschaften gehört es, die notwendige Flexibilität an den Tag zu legen, wenn die Verhältnisse sich schnell und dramatisch ändern. Die Formel heißt Effizienzgewinn ohne Qualitätsverlust: Kosten runter, dabei aber nicht die Wachstumsperspektiven verbauen. Schon vor dem Ausbruch der internationalen Finanzmarktkrise haben wir in der gesamten Gruppe ein Programm zur allgemeinen Performancesteigerung aufgelegt. Weitere Maßnahmen, wie der konsequente Rückbau der Langstrecke, folgten. Wir haben unser gesamtes Streckennetz konsequent auf die veränderten Marktverhältnisse optimiert, Überkapazitäten abgebaut und unsere Investitionsvolumina angepasst. Der Erfolg auf der Bottom Line kann sich sehen lassen. Wir haben es als eine der ganz wenigen Luftfahrtgesellschaften geschafft, 2009 ein besseres Ergebnis als im Vorjahr auszuweisen.

Und mit erfolgreichen Kapitalmaßnahmen ...

JOACHIM HUNOLD ... unsere Bilanzrelationen deutlich verbessert. Das Eigenkapital von Air Berlin konnte 2009 um 238 auf 610 Millionen Euro gesteigert werden. Das ist ein Anstieg um 64 Prozent. Allein aus den Kapitalmaßnahmen des letzten Jahres sind uns netto 133 Millionen Euro zugeflossen. Im Gegenzug haben wir Fremdkapital abgebaut. Gemessen an der Nettoverschuldung um 187,9 Millionen Euro. Das sind 25 Prozent. Und zusätzlich haben wir mit der Neuausgabe und dem gleichzeitigen Rückkauf einer ausstehenden Wandelanleihe einen Ertrag von über 20 Millionen Euro erzielt. Nicht zuletzt hat der Erfolg der Kapitalmaßnahmen gezeigt, dass die Investoren von der Zukunftsträchtigkeit unseres Hybrid-Geschäftsmodells überzeugt und bereit sind, ihr Kapital in diese Perspektiven zu investieren.

Stichwort Perspektiven: Im internationalen Wettbewerb setzen Sie auf Allianzen?

JOACHIM HUNOLD Allianzen machen für uns Sinn, wenn die Vorteile überwiegen. So pflegen wir momentan eine Reihe von Partnerschaften auf ausgewählten attraktiven Märkten und bieten Verbindungen mit gemeinsamer Flugnummer an. Unter anderem betreiben wir Codeshare mit der S7 Airline in Russland. Das bringt unmittelbar Wachstum.



01) Essentials

Interview Joachim Hunold

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Oder wie die Kooperation mit der türkischen Pegasus Airlines.

JOACHIM HUNOLD Richtig. Die größte private Fluglinie der Türkei und Air Berlin haben ihre Websites verlinkt und damit konnten wir unseren Kunden 17 zusätzliche Verbindungen zwischen Deutschland und der Türkei und 26 zusätzliche innertürkische Strecken anbieten. Gleichzeitig ist die Muttergesellschaft von Pegasus, ESAS Holding A.S., seit 2009 einer der strategischen Ankeraktionäre von Air Berlin. Das unterstreicht unsere gemeinsame langfristige Ausrichtung: So können wir den sehr attraktiven Wachstumsmarkt Türkei sehr viel besser erschließen und in das westeuropäische Streckennetz integrieren. Gleichzeitig ist die Türkei die natürliche Pforte nach Osteuropa und den Nahen Osten. Als Drehscheibe nach Osten wird Wien an Bedeutung für uns gewinnen. Die angekündigte stärkere Verzahnung mit unserem österreichischen Partner Niki passt nahtlos in dieses Bild. Ich finde, wir fahren eine sehr überzeugende Wachstumsstrategie, die sich klar an Wertsteigerung orientiert.

Stichwort Klimawandel. Wie lange werden die Menschen sich noch den Luxus des Fliegens leisten können?

JOACHIM HUNOLD Mobilität ist ein fundamentales Menschenrecht, das in unserer freien Welt nicht zur Disposition stehen kann. Außerdem erfordert die fortschreitende internationale Arbeitsteilung ein wachsendes Maß an Mobilität. So gesehen ist Fliegen mitnichten Luxus. Der „Berufsverkehr“ in der Luft ist gerade auf der Kurz- und Mittelstrecke sehr bedeutend und wächst weiter. Im Übrigen können die Menschen ihre Airline durchaus unter Umweltgesichtspunkten auswählen. Unsere Erfahrung ist: Gerade Unternehmen, Business- und Vielflieger achten immer mehr darauf. Darauf sind wir eingestellt.

Inwiefern?

JOACHIM HUNOLD Umweltaspekte sind bei Air Berlin schon seit Jahrzehnten Elemente der Unternehmenspolitik, nicht erst, seit sie „Zielgruppenrelevanz“ gewonnen haben. Wir waren schon Anfang der Neunziger die Ersten, die in Europa Kerosin sparende Winglets an den Flügeln einsetzen. Heute ist das Standard. Und 2009 haben wir – als erste Airline in Europa – damit begonnen, modernste Elektronik einzuführen, um auch bei besonders schlechter Sicht sicher landen zu können. Zeitverzögerungen und weite Umwege wegen Nebels fallen damit immer häufiger einfach weg. Außerdem haben wir zusammen mit Partnern das aus dem Auto bekannte GPS-basierte Navigationssystem weiterentwickelt und für Flugzeuge perfektioniert. Diese extrem genaue Routen-

führung wird kombiniert mit einer Elektronik, die kontinuierlich Geschwindigkeit, Flughöhe und Abstand zum Vordermann optimiert. Das verkürzt gerade beim Landeanflug die Wege deutlich und reduziert das berüchtigte Schleifenfliegen. Alle diese Maßnahmen haben uns 2009 umgerechnet eine Einsparung von 32.000 Tonnen CO₂ gebracht. Das entspricht immerhin dem CO₂-Ausstoß eines Airbus A330 auf 225 Flügen von Düsseldorf nach New York.

**„Unsere
Wachstumsstrategie
orientiert sich klar an
Wertsteigerung.“**



Und in Zukunft?

JOACHIM HUNOLD Noch mehr Einsparungen, denn wir werden die Modernisierung unserer Flotte konsequent und bedarfsgerecht vorantreiben. Die neuesten Maschinen haben auch den geringsten Treibstoffverbrauch. Das sieht man am besten bei unseren hochmodernen Q400 Turboprops: 2009 haben wir acht zusätzliche Maschinen in unsere Flotte integriert und im Gegenzug alte Maschinen ausgemustert. Darüber hinaus positionieren wir uns schon jetzt für die Zeit des „Single European Sky“, der kommenden neuen Welt am europäischen Himmel mit vereinheitlichter Flugüberwachung. Je eher der Flickenteppich aus rund fünfzig nationalen Kontrollinstanzen abgeschafft wird, umso weniger werden Flugzeuge nur deswegen unnötig Schleifen drehen und dauernd Geschwindigkeit, Flughöhe und Flugroute ändern müssen, weil die ÜbergabeprozEDUREN von einer Flugüberwachung zur nächsten so überaus kompliziert sind. Ohne die neuen Technologien zur Flugoptimierung an Bord und auf dem Boden wird die neue Welt aber kaum richtig funktionieren, vor allem nicht, wenn der Luftverkehr weiter wächst. Air Berlin ist jedenfalls vorbereitet auf dieses neue Zeitalter.



01) Essentials

Interview Joachim Hunold

Vorwort des Chairman

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Letzte Frage: Wie wird das Jahr 2010?

JOACHIM HUNOLD Ich bin zuversichtlich, dass wir trotz der anhaltenden Risiken von Seiten der allgemeinen weltwirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere auf den Arbeitsmärkten, gute Chancen haben, die positive Entwicklung des vergangenen auch im laufenden Jahr fortsetzen zu



„Wir gehen davon aus, dass unser Passagierwachstum auch 2010 wieder über dem des Gesamtmarktes liegen wird.“

können. Wir gehen davon aus, dass unser Passagieraufkommen 2010 stärker wachsen wird als der Gesamtmarkt, für den die IATA ein Passagierwachstum von 4,5 Prozent erwartet. Dabei setzen wir auf unsere hoch motivierte Mannschaft am Boden und in der Luft, auf unser ausgewogenes Angebotsportfolio für Business- und Privatreisen und auf die weitere Optimierung unseres hochfrequenten und gleichzeitig flexiblen Streckennetzes. So wie wir es mit den Cityverbindungen der TUIfly und über neue Partnerschaften 2009 attraktiver gemacht haben, werden wir auch im laufenden Jahr an seiner Weiterentwicklung arbeiten. Und selbstverständlich werden wir auch weitere Fortschritte auf der Kostenseite machen.

VORWORT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

KRISE GEMEISTERT, MARKTPosition GESTÄRKT

Die schwere Weltrezession hat im Frühjahr 2009 ihr Ende gefunden und seither scheint es leichte Tendenzen zur Erholung zu geben. Die internationale Luftfahrtindustrie hinkt dieser Entwicklung jedoch hinterher: Auch 2009 war für die Branche ein verlorenes Jahr, der Abschwung hat sich nahezu unvermindert fortgesetzt. Aber wie schon im Jahr davor hat Air Berlin auch 2009 die Krise gemeistert, die Tragfähigkeit ihres Geschäftsmodells nachgewiesen und ihren Marktanteil ausgebaut.

Mit 28,5 Mio. EUR hat sich das operative Ergebnis im Geschäftsjahr 2009 gegenüber dem adjustierten Vorjahresergebnis mehr als vervierzehnfacht. Dabei hat die Entspannung am Ölmarkt und damit auch beim Kerosinpreis einen Beitrag geliefert. Dennoch wäre die positive Ertragsentwicklung nicht möglich gewesen ohne die umfassenden Maßnahmen zur Verbesserung der Rentabilität der Gruppe.

Insbesondere diese Konzentration auf die Stärkung der Ertragskraft hat sich als die richtige Strategie in der schweren Branchenkrise erwiesen. Auch hat Air Berlin die für das erfolgreiche Steuern in turbulenten Zeiten notwendige Flexibilität unter Beweis gestellt. So haben die frühzeitig durchgeführte Optimierung des Streckennetzes und der konsequente Abbau von Destinationen, die unter Renditegesichtspunkten nicht mehr zu rechtfertigen waren, wesentlich entlastet.

Aber bei aller Konzentration auf erfolgreiches Management in der Krise haben wir unsere Wachstumsperspektiven nie aus den Augen verloren. Der Katalog der wegweisenden Maßnahmen ist lang, gerade für ein derart herausforderndes Jahr wie 2009: Weitere Modernisierung der Flotte mit neuen Maschinen und Technologien, mehrere neu geknüpfte Kooperationen mit erfolgreichen Luftfahrtgesellschaften, die strategisch bedeutende Öffnung hin zu den hoch attraktiven Märkten in Osteuropa und im Nahen Osten, die Stärkung der Finanzkraft der Gruppe mit erfolgreichen Kapitalerhöhungen und nicht zuletzt die Tatsache, dass Air Berlin neue und starke Ankeraktionäre hat gewinnen können.

ARBEIT DES BOARD OF DIRECTORS

Als Vorsitzender des Board of Directors bin ich für dessen Führung zuständig und stelle seine Leistungsfähigkeit bei allen seinen Aufgaben sicher. Dies umfasst unter anderem die Kommunikation mit den Aktionären und die Sicherstellung, dass sich alle Directors in vollem Umfang



01) Essentials

Vorwort des Chairman

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

an den Aktivitäten und Besprechungen des Board teilnehmen. Auch für das Berichtsjahr 2009 ist die konstruktive Zusammenarbeit der Mitglieder des Board of Directors in besonderem Maße zu würdigen.

Das Plenum des Board of Directors hat im Geschäftsjahr 2009 fünfmal getagt. Es hat regelmäßig über alle wesentlichen Fragen zur Entwicklung der für die Gruppe relevanten Märkte, zum aktuellen Geschäftsgang, zur Lage der Gruppe einschließlich ihrer Liquiditäts- und Risikolage sowie strategischen Weiterentwicklung der Air Berlin Gruppe beraten und, wenn notwendig, entsprechende Beschlüsse gefasst.

Im Einzelnen gehörten die 2009 projektierte und durchgeführte Übernahme der europäischen Cityverbindungen von TUIfly, die forcierte Kapazitätskonsolidierung sowie weitere Maßnahmen zur Sicherung und Generierung des EBIT-Ziels und zur Verbesserung der Finanzierungsstruktur zu den wesentlichen Themen.

PERSONALIEN

Im Geschäftsjahr 2009 gab es Veränderungen im Board of Directors. Am 8. Mai 2009 wurde Ali Sabanci zum Non-Executive Director in den Board der Air Berlin PLC berufen. Herr Sabanci ist Mitglied des Board der türkischen ESAS Holding, eines der Ankeraktionäre der Air Berlin PLC, und zugleich Chairman von Pegasus Airlines, der größten privaten Fluggesellschaft der Türkei und einem unserer wichtigen Kooperationspartner. Mit Ali Sabanci hat Air Berlin einen hervorragenden Kenner der Luftverkehrsmärkte des Nahen Ostens gewonnen. Seine Mitgliedschaft im Board der Air Berlin PLC ist damit auch Ausdruck der strategischen Partnerschaft von Pegasus und Air Berlin zur gemeinsamen systematischen Erschließung der attraktiven Märkte Osteuropas, der Türkei und des Nahen Ostens.

Mit Wirkung zum 1. Juli 2009 wurde Hartmut Mehdorn, der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, als neuer Non-Executive Director in den Board der Air Berlin PLC berufen. Ich freue mich, dass Air Berlin damit auf seine reichhaltige Erfahrung sowie seine langjährige Expertise in der Luftfahrt und in der Logistikbranche zurückgreifen kann.

Hartmut Mehdorn übernahm den Sitz von Claus Wülfers, der nach Ablauf der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 aus dem Gremium ausgeschieden war. Ich möchte, auch im Namen der Mitglieder des Board, Herrn Wülfers für seinen Einsatz und seine Beiträge zur Weiterentwicklung der Gesellschaft herzlich danken und wünsche ihm auf seinem weiteren Lebensweg alles Gute.

Dieter Pfundt ist im neuen Geschäftsjahr mit Wirkung zum 28. Februar 2010 als Non-Executive Director ausgeschieden. Im Namen des Board bedanke ich mich auch bei Dieter Pfundt für die exzellente Zusammenarbeit.

Peter R. Oberegger ist als dessen Nachfolger und neuer Non-Executive Director in das Board der Air Berlin PLC berufen worden. Der 44-jährige studierte Betriebswirt bekleidet seit 2001 bei der Vorwerk & Co. KG leitende Positionen, seit 2007 als deren persönlich haftender Gesellschafter. Zuvor war er in leitenden Wirtschaftspositionen tätig, unter anderem bei der Nokia Corporation sowie bei Fujitsu Germany und Hitachi Europe. Ich freue mich, dass wir zukünftig auf die Expertise eines weiteren international erfahrenen Wirtschaftsexperten zurückgreifen können.

Dem Board of Directors stehen weiterhin die erfahrenen Manager Dr. Hans-Joachim Körber, Heinz Peter Schlüter und Nicholas Teller zur Seite.

Am 1. Juni 2009 hat Christoph Debus die Verantwortung als Chief Commercial Officer für die Bereiche Operations, Network und IT übernommen. Seine über viele Jahre hinweg erworbenen Kenntnisse in der Luftfahrt- und Tourismusindustrie hat Herr Debus sowohl als Unternehmensberater als auch als Geschäftsführer und Manager in der Luftfahrtbranche gesammelt.

DANK

Die Air Berlin Gruppe hat im Geschäftsjahr 2009, dem zweiten Krisenjahr der internationalen Luftfahrtindustrie, besser abgeschnitten als im Vorjahr. Darin unterscheidet sie sich von den meisten Mitbewerbern. Die Rentabilität wurde mit der Umsetzung konsistenter Maßnahmen spürbar verbessert. Mit wesentlichen strategischen Weichenstellungen wurden die Zukunftsperspektiven der Gruppe konkretisiert und zügig angegangen. Auch hat Air Berlin ihre Prognosen am Kapitalmarkt über das gesamte Jahr hinweg eingehalten. Gerade in der heutigen Zeit stellt Verlässlichkeit ein ganz wesentliches „Asset“ am Kapitalmarkt dar. Dem Management und allen Mitarbeitern in der Gruppe ist für diese Leistung zu danken.



Johannes Zurnieden
Chairman of the Board of Directors



01) Essentials

The Board of Directors

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

THE BOARD OF DIRECTORS

ULF HÜTTMEYER

JOACHIM HUNOLD

CHRISTOPH DEBUS



Executive Directors



JOACHIM HUNOLD

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Geboren am 5. September 1949 in Düsseldorf, Deutschland. Verheiratet, vier Kinder. Nach dem Abitur 1970 Jurastudium. Seit 1978 berufliche Tätigkeit in der Luftfahrtbranche: bis 1982 bei Braathens Air Transport, Düsseldorf, danach bis 1990 Sales und Marketing Director bei der LTU Gruppe. Gründer der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG im April 1991 und Übernahme der Air Berlin, Inc. Seither Chef der Air Berlin Gruppe, zunächst als geschäftsführender Gesellschafter, seit der Schaffung der neuen Holdingstruktur mit Wirkung zum 1. Januar 2006 als deren CEO.



ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER

Geboren am 9. Juli 1973 in Wildeshausen, Deutschland. Verheiratet, zwei Kinder. Studium der Wirtschaftswissenschaften mit Abschluss zum Diplom-Kaufmann (FH). 1996 Karrierestart bei der Commerzbank als Analyst im Bereich Credit and Financing, danach verschiedene Funktionen mit Auslandsaufenthalten (Singapur), zuletzt Group Manager Corporate Clients Services in leitender Funktion in Berlin. Zu Beginn des Jahres 2005 wurde er zum Director ernannt. Seit Februar 2006 CFO der Air Berlin PLC.



CHRISTOPH DEBUS

CHIEF COMMERCIAL OFFICER

Geboren am 1. März 1971 in Herborn, Deutschland. Verheiratet, zwei Kinder. Nach Abschluss seines Studiums des Wirtschaftsingenieurwesens / Maschinenbaus an der TU Darmstadt und ECL Lyon mit dem Abschluss zum Diplom-Wirtschaftsingenieur Berufseinstieg bei Roland Berger Strategy Consultant, deren Partner er 2004 wurde. Von Januar 2005 bis zum 31. Mai 2009 war Debus Geschäftsführer Finanzen und Personal bei der Condor Flugdienst GmbH. Seit dem 1. Juni 2009 CCO der Air Berlin PLC.



01) Essentials

The Board of Directors

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Non-Executive Directors

DR.-ING. E. H. HARTMUT MEHDORN

DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

ALI SABANCI



JOHANNES ZURNIEDEN

HEINZ-PETER SCHLÜTER

DIETER PFUNDT

NICHOLAS TELLER





01) Essentials

The Board of Directors

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Non-Executive Directors



JOHANNES ZURNIEDEN

CHAIRMAN DES BOARD OF DIRECTORS

GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER DER PHOENIX REISEN GMBH, BONN

Geboren am 28. Juni 1950 in Bergisch-Gladbach, Deutschland. Verheiratet. Nach Abitur sowie Jura- und Psychologiestudium an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn seit 1973 Geschäftsführer der Phoenix Reisen GmbH. 1994 wurde er zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden des Deutschen Reisepreis-Sicherungsvereins und 1998 zum Vizepräsidenten des DRV (Deutscher ReiseVerband) gewählt. Die Ernennung in den Beirat der Europäischen Reiseversicherung AG, der Commerzbank und der Sparkasse Köln-Bonn hat er ebenfalls angenommen. Johannes Zurnieden gehört seit 10. Mai 2006 dem Board of Directors an und ist seitdem auch dessen Chairman.



DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

Geboren am 9. Juli 1946 in Braunschweig, Deutschland. Verheiratet, ein Kind. Studium der Brauereitechnologie (Diplom-Braumeister) und Studium der Betriebswirtschaft (Diplom-Kaufmann, Promotion) an der Technischen Universität Berlin. Dr. Körber kam 1985 nach mehrjährigen führenden Positionen innerhalb der R.A. Oetker Gruppe zu einem der Rechtsvorgänger der Metro AG, der Metro SB Großmärkte, und hatte dort bis 1996 verschiedene geschäftsführende Funktionen im In- und Ausland inne. Mit Gründung der METRO AG seit 1996 Mitglied des Vorstands, 1999 bis 2007 deren Vorstandsvorsitzender. Dr. Hans-Joachim Körber ist seit dem 10. Mai 2006 Mitglied des Board of Directors.



DR.-ING. E. H. HARTMUT MEHDORN

Geboren am 31. Juli 1942 in Warschau, Polen. Verheiratet, 3 Kinder. Maschinenbaustudium (Diplom-Ingenieur) an der TU Berlin. 1965 Karrierebeginn in der Entwicklungskonstruktion von Focke-Wulf; 1966 bis 1978 bei VFW, zuletzt als Produktionsleiter bei MBB; 1979 bis 1984 Mitglied der Geschäftsführung der Airbus Industrie S.A. in Toulouse; 1984 bis 1989 Leiter der MBB-Unternehmensgruppe Transport- und Verkehrsflugzeuge, ab 1985 zusätzlich Mitglied der Geschäftsführung von MBB; 1989 bis 1992 Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH; 1992 bis 1995 Mitglied des Vorstands der Deutschen Aerospace AG; 1995 bis 1999 Vorsitzender des Vorstands der Heidelberger Druckmaschinen AG; 1997 bis 1999 zusätzlich in Personalunion Mitglied des Vorstandes der RWE AG; Ende 1999 bis April 2009 Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG in Berlin.

Dr.-Ing. E.H. Hartmut Mehdorn ist seit 1. Juli 2009 Mitglied des Board of Directors.



DIETER PFUNDT

Geboren am 2. November 1952 in Blaubeuren, Deutschland. Verheiratet, ein Kind. Studium an der Universität München (Diplom-Kaufmann). Trainee-Ausbildung bei der Citibank AG. Nach knapp zweijähriger Zugehörigkeit zu Morgan Guaranty in Frankfurt 1988 Rückkehr zur Citibank und Leiter des Bereichs Capital Markets & Treasury in Frankfurt. 1991 Geschäftsführer der Filiale Frankfurt der Citibank N.A, New York. 1994 Berufung in den Vorstand der Citibank AG. Vom 1. September 1996 bis Mitte Januar 2010 persönlich haftender Gesellschafter des Bankhauses Sal. Oppenheim jr. & Cie. Seit April 2008 Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Deutscher Banken. Dieter Pfundt war vom 26. November 2008 bis zum 28. Februar 2009 Mitglied des Board of Directors.



01) Essentials

The Board of Directors

- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben



ALI SABANCI

MITGLIED DES BOARD DER ESAS HOLDING UND CHAIRMAN VON PEGASUS AIRLINES

Geboren am 5. Mai 1969 in Adana, Türkei. Verheiratet, zwei Kinder. Nach seinem Studium der Politikwissenschaft und der Volkswirtschaftslehre an der Tufts University in den USA arbeitete Sabanci bis 1993 für Morgan Stanley & Co, Inc. 1995 erhielt er seinen MBA mit Schwerpunkt Internationale Finanzen an der Columbia Business School. Sabanci kehrte in die Türkei zurück, wo er verschiedene Positionen bei der Akbank bekleidete. 1997 wurde Sabanci zum Leiter Projekte der Sabanci Holding berufen, 2001 wurde er Executive Vice President Strategie und Geschäftsentwicklung. Im März 2004 legte Sabanci seine Ämter bei der Sabanci Holding nieder und wechselte zur ESAS Holding. Ali Sabanci ist seit 8. Mai 2009 Mitglied des Board of Directors.



HEINZ-PETER SCHLÜTER

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER TRIMET ALUMINIUM AG, ESSEN

Geboren am 16. Oktober 1949 in Rübehorst/Ruppin, Deutschland. Verheiratet, drei Kinder. Nach der Ausbildung zum Groß- und Außenhandelskaufmann bei W&O Bergmann begann er 1971 seine Laufbahn als Metallhändler. Über Stationen in Hamburg, London und Paris übernahm er 1979 die Gesamtverantwortung für den Handelsbereich und stieg 1982 in die Geschäftsführung auf. 1985 gründete er als Alleingesellschafter die TRIMET Metallhandels-gesellschaft. Mit dem Erwerb der Aluminiumhütten Essen (1994) und Hamburg (2006) sowie Schmelzwerken und Gießereien in Gelsenkirchen (1993), Harzgerode (2001) und Sömmerda (2001) beschäftigt die TRIMET ALUMINIUM AG heute rund 1.600 Mitarbeiter rund um den Werkstoff Aluminium. Mit einer Gesamtproduktion von mehr als 450.000 Tonnen ist sein Unternehmen heute Deutschlands größter Aluminiumproduzent. TRIMET betreibt Büros in Berlin und Turin, des Weiteren über eine Beteiligung an der TRIMET CH Büros in Peking, Moskau, Prag und Zug. Heinz-Peter Schlüter ist seit 1. April 2008 Mitglied des Board of Directors.



NICHOLAS TELLER

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

Geboren am 16. Juni 1959 in London, Großbritannien. Verheiratet, zwei Kinder. Nach dem Abitur in Düsseldorf Betriebswirtschaftsstudium an der Universität von Birmingham mit Abschluss eines Bachelor of Commerce. 1982 Beginn der beruflichen Tätigkeit bei der Commerzbank in London. 12 Jahre später Filialleiter der Commerzbank Prag, danach Mitglied der Geschäftsleitung der Filiale Hamburg. Von 2002 bis 2003 Regionalvorstand, vom 1. April 2003 bis 31. Mai 2008 Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG. Seit 1. August 2008 CEO der E.R. Capital Holding GmbH & Cie. KG in Hamburg. Unter anderem Mitglied des zentralen Beirats der Commerzbank AG sowie des Verwaltungsrats der Eurex Zürich AG und des Board of Directors des American Chamber of Commerce in Germany e.V. Nicholas Teller ist seit 10. Mai 2006 Mitglied des Board of Directors.

AIR BERLIN 2009. MIT EVOLUTION ZUM ERFOLG.

Schon Charles Darwin, der im letzten Jahr 200 Jahre alt geworden wäre, wusste: Nur wer für sich die richtige Position findet, hält mit der Entwicklung Schritt. Und nur konsequente Weiterentwicklung bringt den Erfolg. Diesem Prinzip fühlt sich auch Air Berlin verpflichtet und hat mit ihrem Hybrid-Geschäftsmodell eine einzigartige Marktposition erreicht.

Mit ihrem vielfach ausgezeichneten Service, einem hochfrequenten, attraktiven Streckennetz und mit einer Kerosin sparenden Flotte auf neuestem technologischen Stand übertrifft Air Berlin nicht nur das Angebot der Billigflieger. Ergebnis: In der schwersten Krise der Luftfahrt hat Air Berlin als eine von nur wenigen Airlines ihr operatives Ergebnis 2009 verbessert.

Einige Geheimnisse unseres Erfolges verraten wir Ihnen auf den nächsten Seiten. Und grüßen damit Charles Darwin, einen der Väter unseres Erfolges.

Effizienz, (die):

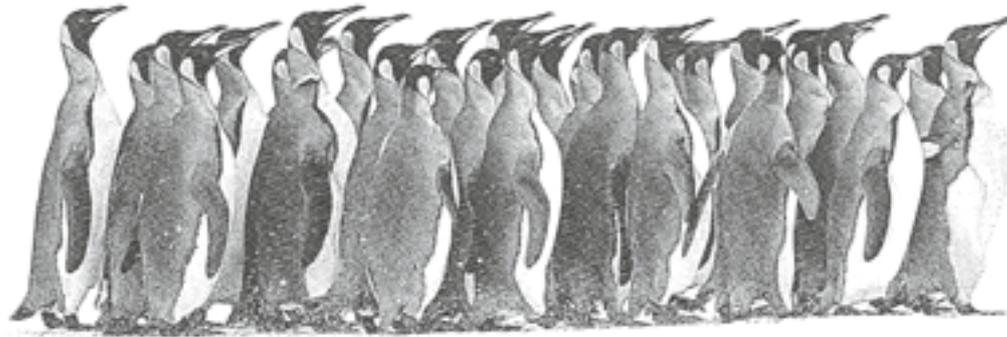


fig.1 a)

fig. 1 a):

WEITSICHTIGES VORGEHEN

Dicht an dicht ziehen die Kaiserpinguine über Land. Ihr eng abgestimmtes Vorgehen spart Energie und schützt sie vor dem eisigen Wind. Durch die vorausschauende Bündelung ihrer Interessen agieren die Pinguine erfolgreich in einem unwirtlichen Umfeld und sichern so langfristig ihren Bestand.

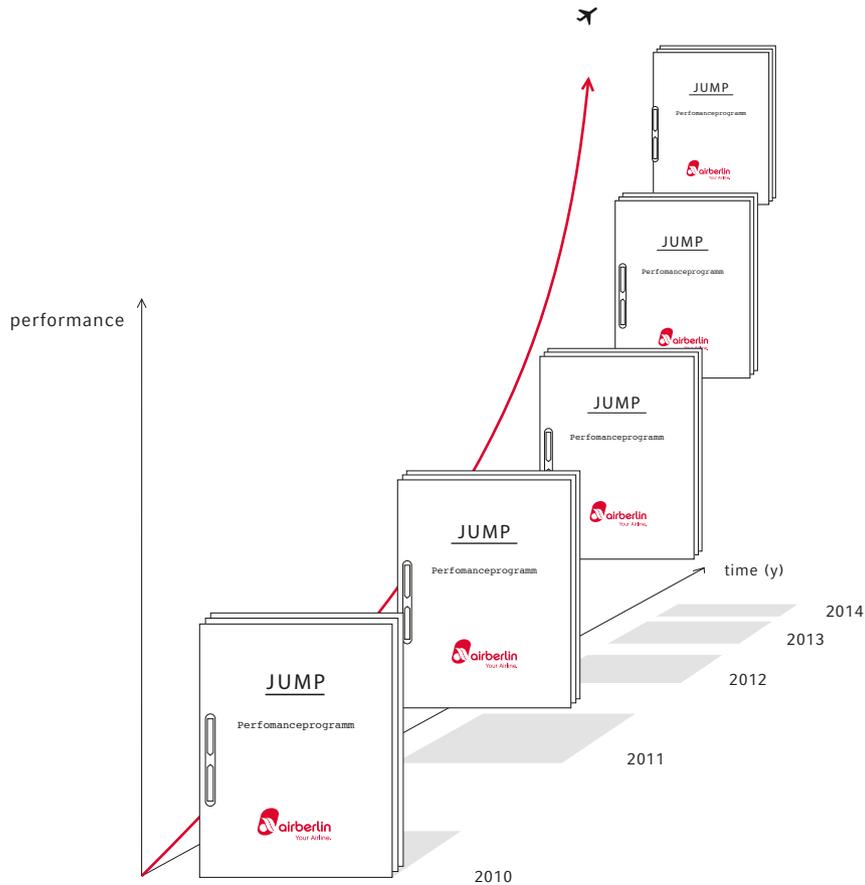


fig.1 b)

fig. 1 b):

LANGFRISTIGE STEIGERUNG DER PERFORMANCE

Mit ihrem Performance-Programm JUMP beweist auch die Air Berlin Weitsicht und strategisches Gespür. Trotz der aufgrund der Wirtschaftskrise rückläufigen Passagierzahlen konnte der operative Gewinn deutlich gesteigert werden.

Weitsicht, (die):



fig.2 a)

fig. 2 a):

GUTE AUGEN FÜR FERNE ZIELE

Auch in großer Höhe ist der Adler strategisch gut aufgestellt. Seine unvergleichbare Weitsicht hat sich im Laufe der Evolution zu einem unschlagbaren Vorteil entwickelt. Er ist der König der Lüfte.

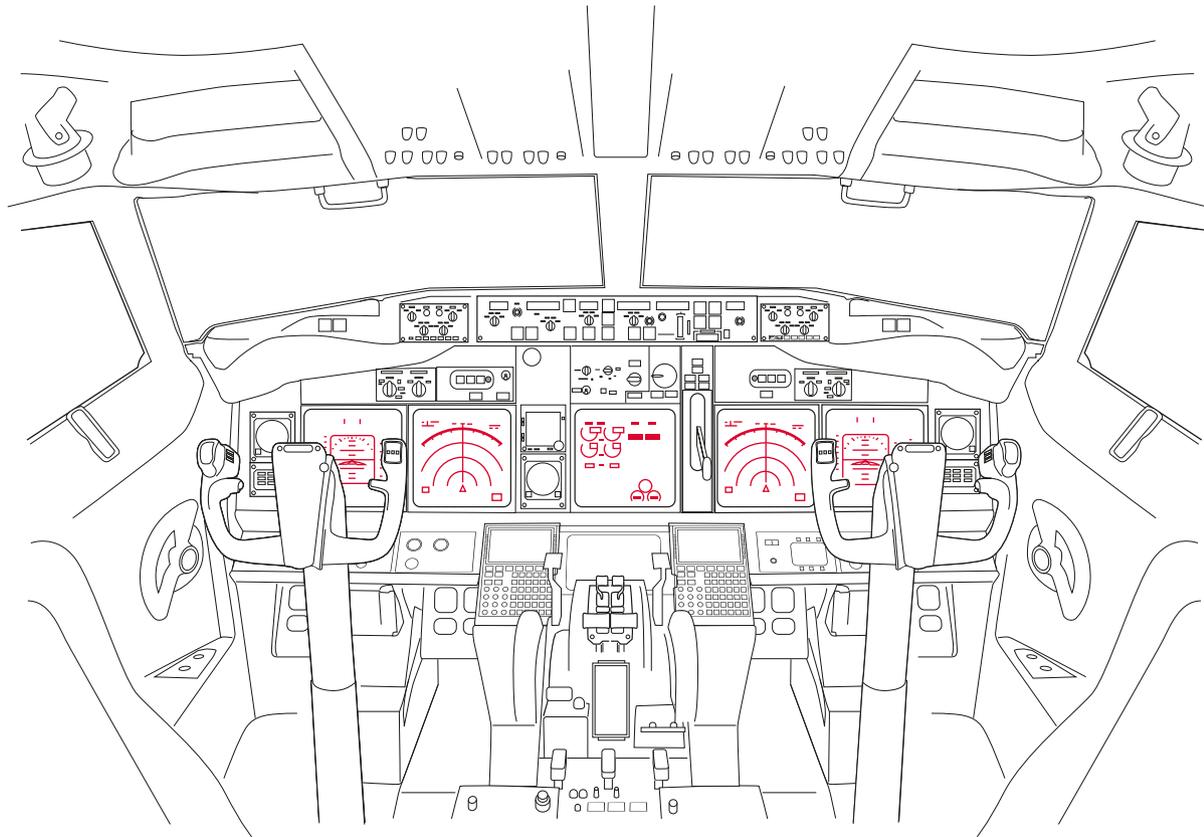


fig.2 b)

fig. 2 b):

WEITSICHT IN DER ENTWICKLUNG

Air Berlin investiert frühzeitig in innovative Technologien und ist in vielen Fällen nicht nur First Mover, sondern Mitentwickler – etwa bei der automatisierten Anflugkontrolle, die es Air Berlin Maschinen erlaubt, auch bei widrigsten Bedingungen mit Sichtweiten von nur 75 Metern sicher zu landen, während Maschinen anderer Airlines umgeleitet werden oder lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Wettbewerb, (der):



fig. 3 a)

fig. 3 a):

NISTPLÄTZE AN BEGEHRTEN ORTEN

Zur rechten Zeit am rechten Ort zu sein, ist für den Erfolg der Brutpflege oft ausschlaggebend. Ein guter Nistplatz am überlebenswichtigen Felsen stellt den Fortbestand des Individuums sicher.

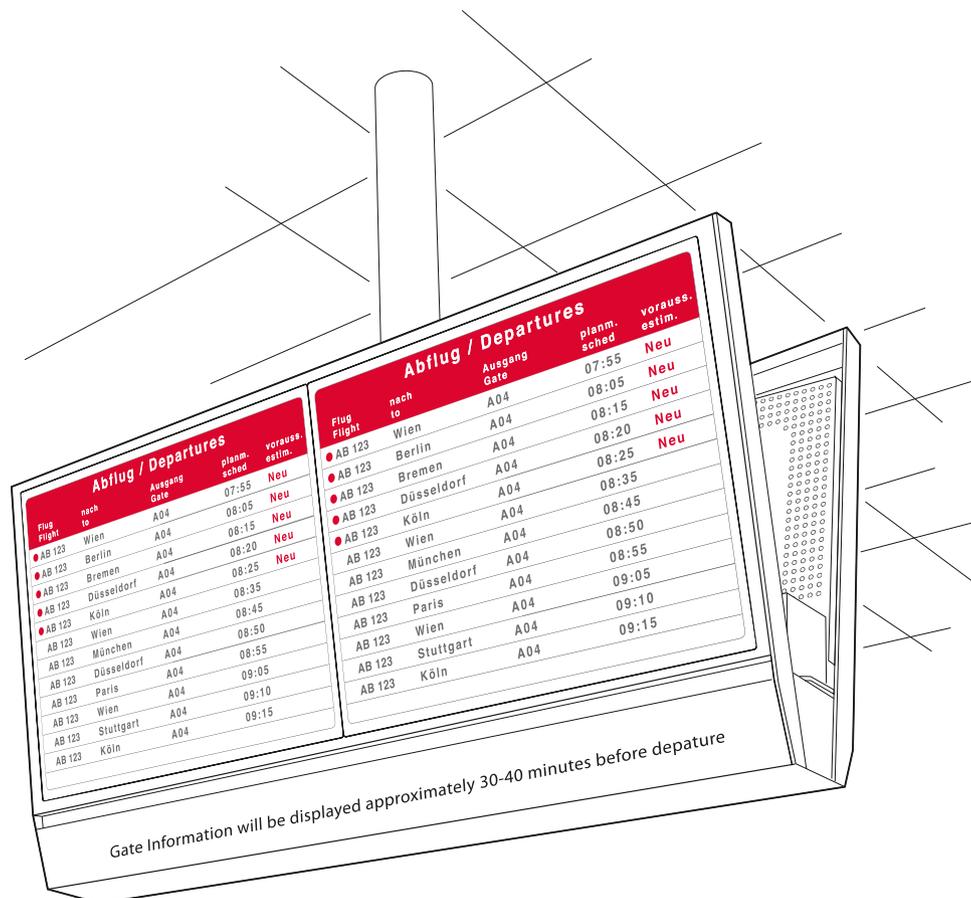


fig. 3 b)

fig. 3 b):

NEUE SLOTS FÜR BEGEHRTE DESTINATIONEN

Ein wichtiger, aber nur begrenzt verfügbarer Erfolgsfaktor für Airlines besonders im Geschäftsreisesegment sind attraktive Slots, also Start- und Landerechte an begehrten Flughäfen wie Berlin, Düsseldorf, Köln und Wien, dem Tor nach Osteuropa. Hier konnte Air Berlin ihre Präsenz 2009 deutlich ausbauen – und zusätzlich attraktive Slots zu begehrten Zeiten gewinnen

Komfort, (der):

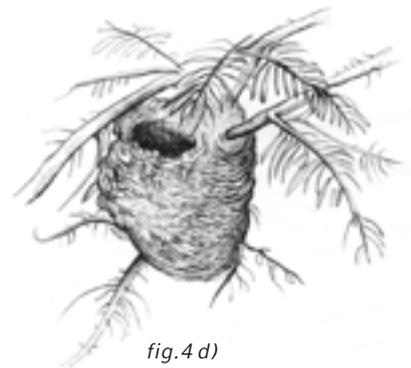
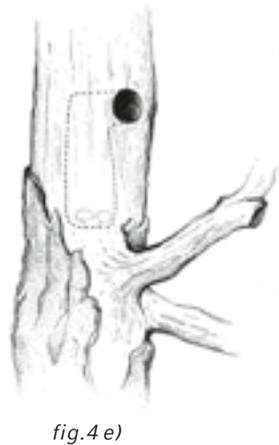


fig. 4 a) – e):

ERFORDERNISSE BESTIMMEN DIE FORM

Die unterschiedlichsten Lebensräume bestimmen die Form des Nestes. Die Materialien und der Ort sind an die unterschiedlichen Gegebenheiten angepasst.

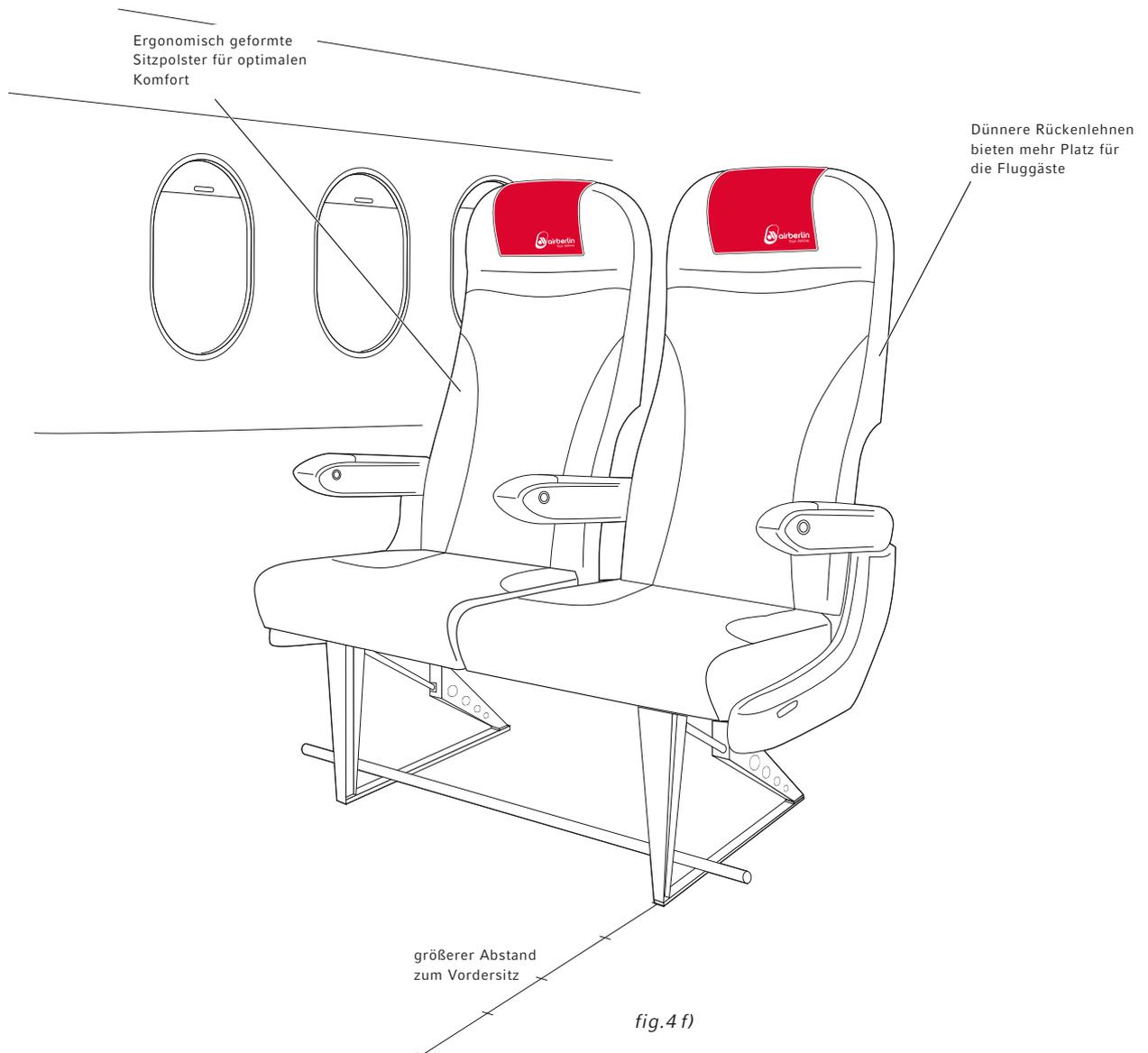


fig. 4 f):

AN DIE BEDÜRFNISSE ANGEPAST

Air Berlin bietet, anders als viele Wettbewerber, auch ihren Economy-Passagieren besonders ergonomische und komfortable Sitze. Mit umfassenden Serviceleistungen vor und während des Fluges sorgt Air Berlin dafür, dass ihre Kunden erholt und leistungsfähig am Ziel ankommen.

Anpassung, (die):

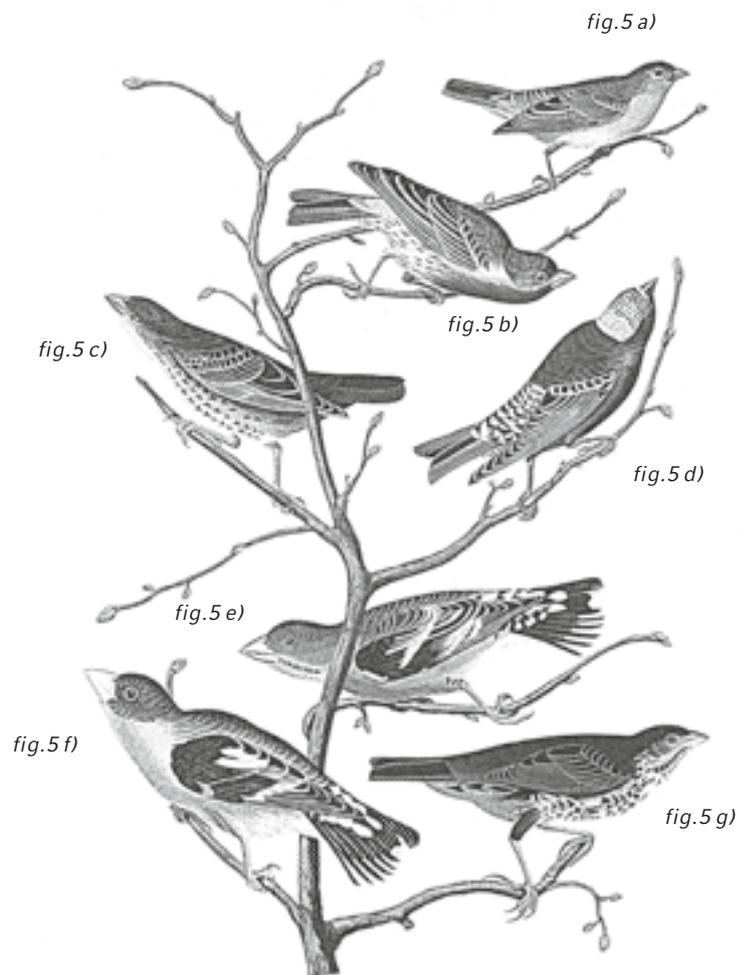


fig. 5 a) – g):

QUALITÄT MISST SICH AM ERGEBNIS

Über die Zeit haben sich bei vielen Arten unterschiedliche Qualitäten unterschiedlich ausgeprägt. Groß ist dabei nicht immer am besten. Die Stärken liegen immer in der Anpassung an die Umwelt.

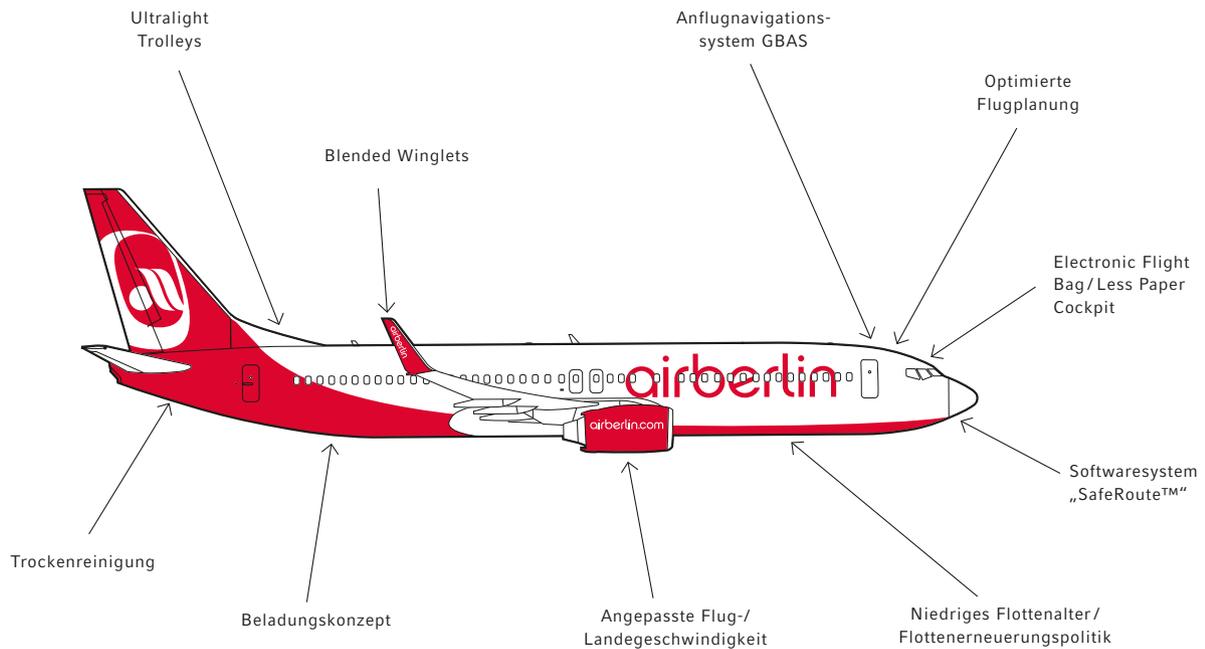


fig.5 h)

fig. 5 h):

KONTINUIERLICHE MODERNISIERUNG

Ob Airbus, Boeing oder Bombardier: Air Berlin setzt ihre Flotte perfekt auf die Erfordernisse des Marktes abgestimmt ein. Individuelle Anpassungen des Fluggeräts auf die spezifischen Notwendigkeiten führen zu verbesserter Auslastung, verringertem Verbrauch und zu einer sehr guten Performance im Vergleich zum Wettbewerb.

Abstand, (der):

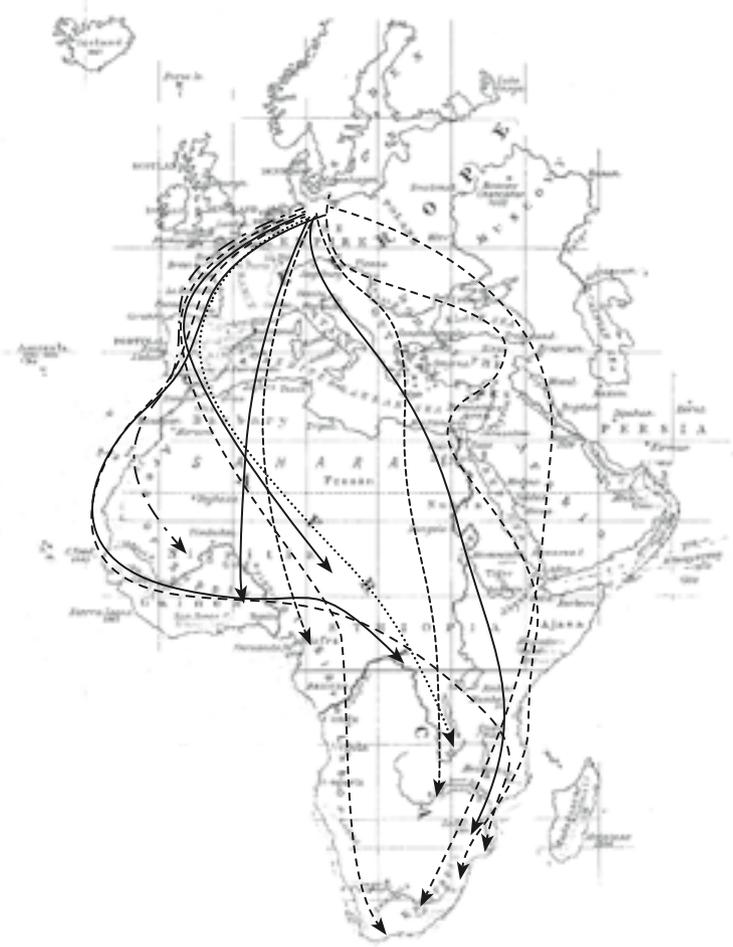


fig.6 a)

fig. 6 a):

OPTIMALE REISEROUTE

Zugvögel wissen, dass es im Winter angenehmer ist, in freundlichere Gefilde auszuweichen. Die optimale Flugroute zu den für sie besten Destinationen ist in ihrem Erbgut gewissermaßen als internes Navigationssystem angelegt, kann aber je nach den aktuellen Erfordernissen individuell angepasst werden.

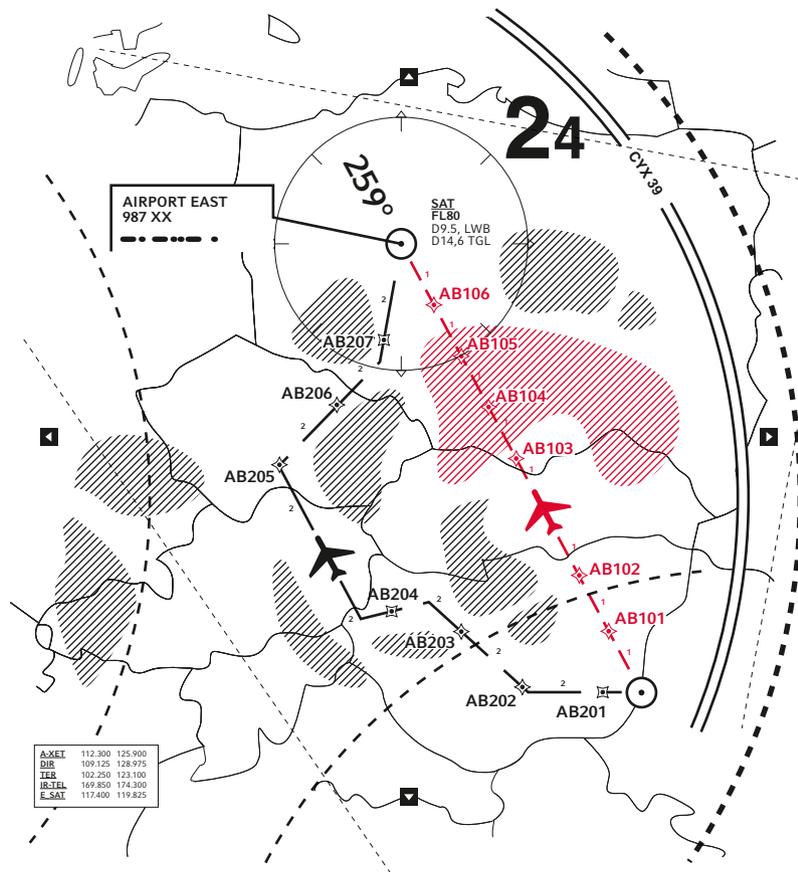


fig. 6 b)

fig. 6 b):

OPTIMALE STRECKENFÜHRUNG

Ein innovatives Flugplanungstool, das »Traffic Flow Restrictions Modul«, zeigt den Air Berlin-Piloten frühzeitig an, wo Lufträume offen oder geschlossen sind. Hierdurch kann der Pilot rechtzeitig eine optimierte Flugroute definieren. Die Air Berlin spart so jährlich mehrere tausend Tonnen Flugbenzin und verringert den Kohlendioxidausstoß deutlich: das ist gut für die Umwelt und gut für die Bilanz.

Wahl, (die):

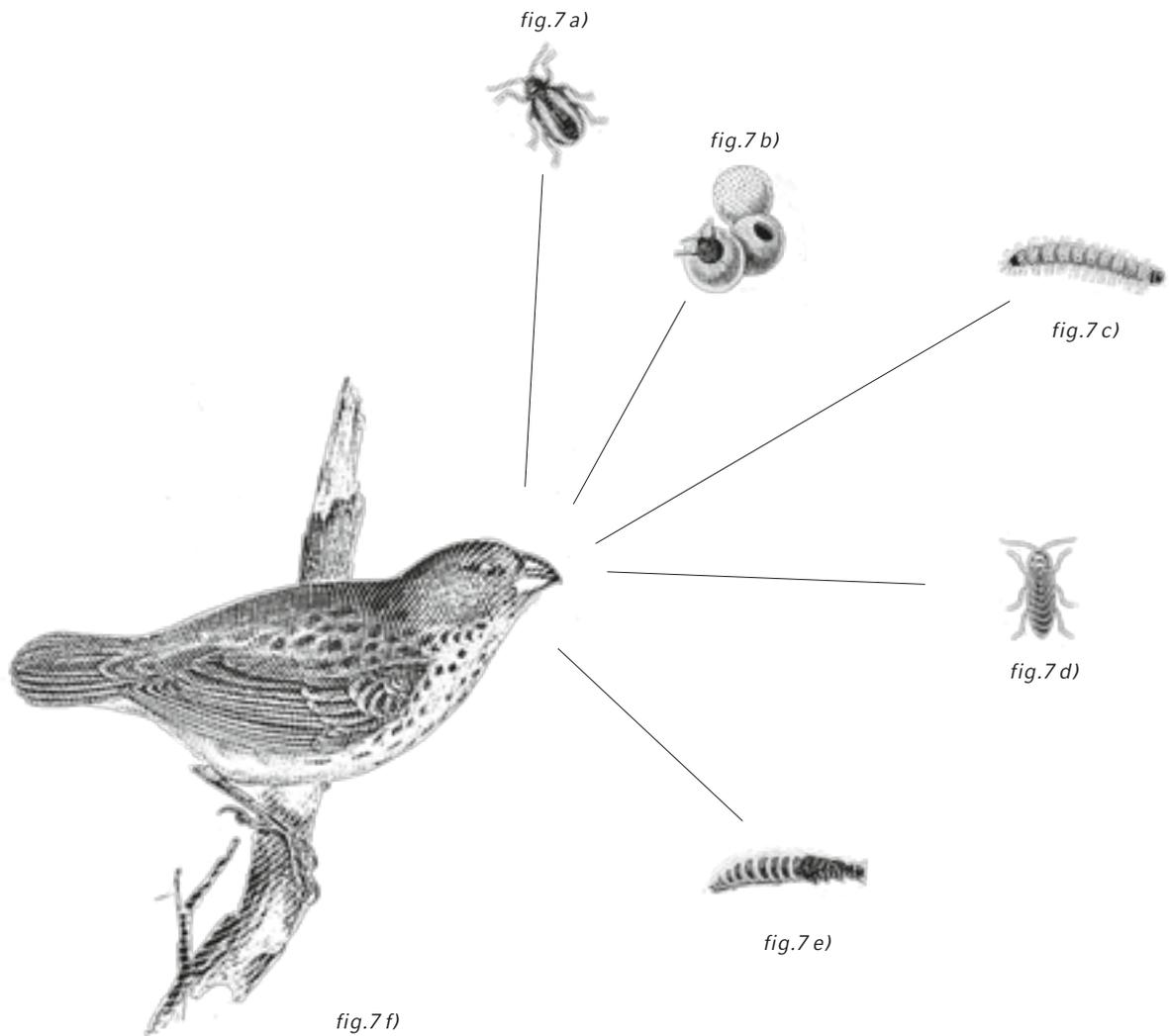


fig. 7 a) – f):

MUTTER NATUR DECKT DEN TISCH

Das Angebot der Natur sichert zu jeder Jahreszeit die Ernährung. Die Jahreszeit bestimmt dabei, wie der Tisch gedeckt ist. Die Auswahl ist groß, aber der Vogel sucht sich das, was seinen Bedürfnissen gerecht wird.

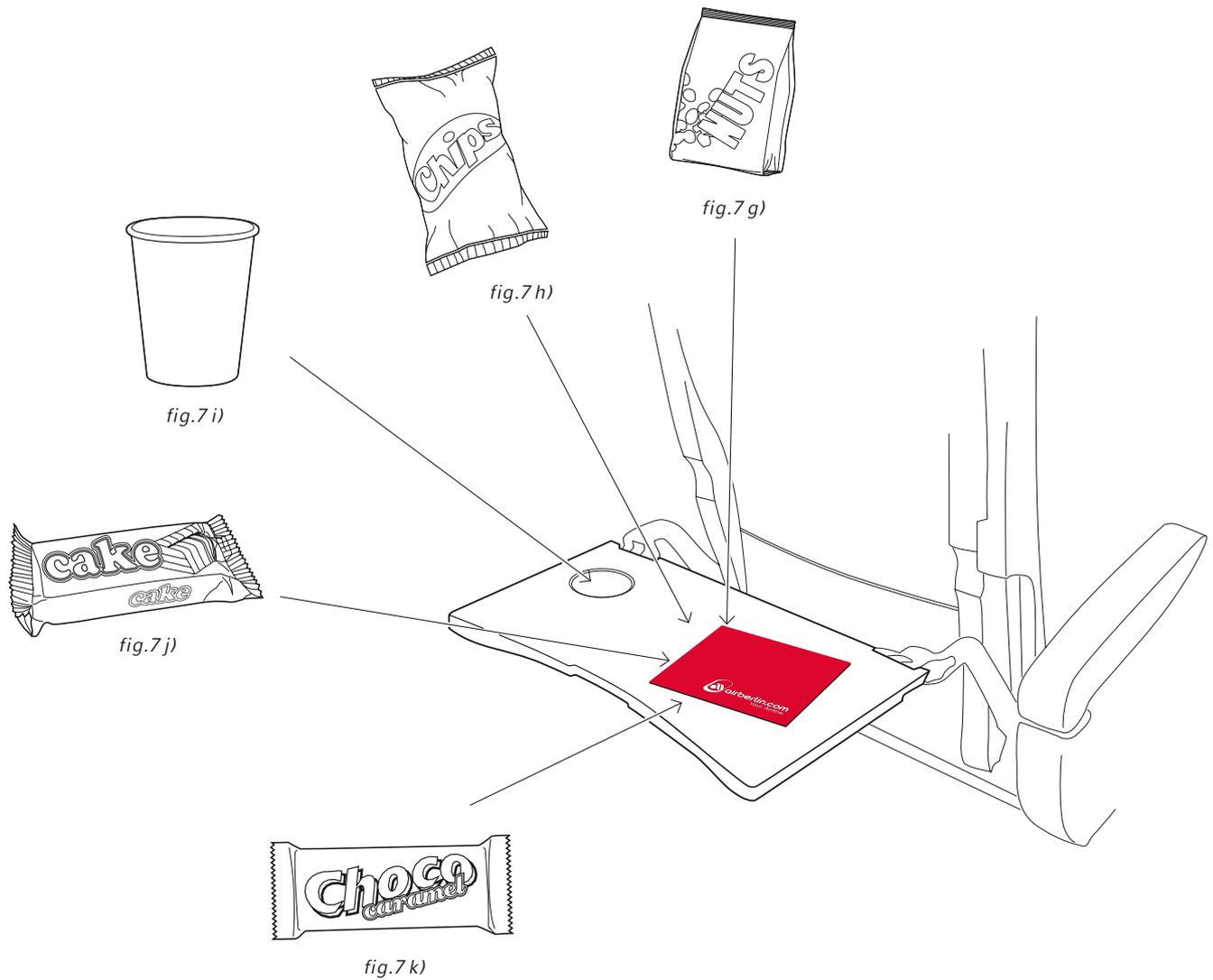


fig. 7 g) – k):

SÜSS ODER SALZIG

Wer mit Air Berlin fliegt, und sei die Strecke auch noch so kurz, hat an Bord die Wahl. Mit dem Angebot eines Snacks und kostenlosen Getränken auf Kurzstrecken sowie einer Auswahl von Menüs des Gourmetrestaurants Sansibar ab einer Flugzeit von 90 Minuten grenzt sich Air Berlin bewusst von Billigfliegern ab.

Technologie, (die):

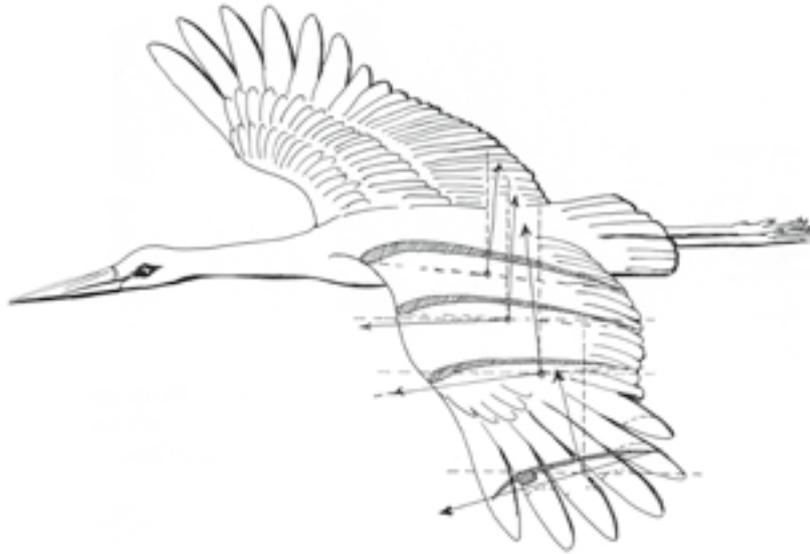


fig.8 a)



fig.8 b)

fig. 8 a) – b):

OPTIMALE ENERGIEAUSNUTZUNG

Die Schwingen des Storches sind optimal auf Kraftübertragung bei minimalem Gewicht ausgelegt. Sie ermöglichen es dem schweren Vogel, ermüdungsfrei von Mitteleuropa bis nach Südafrika zu fliegen.

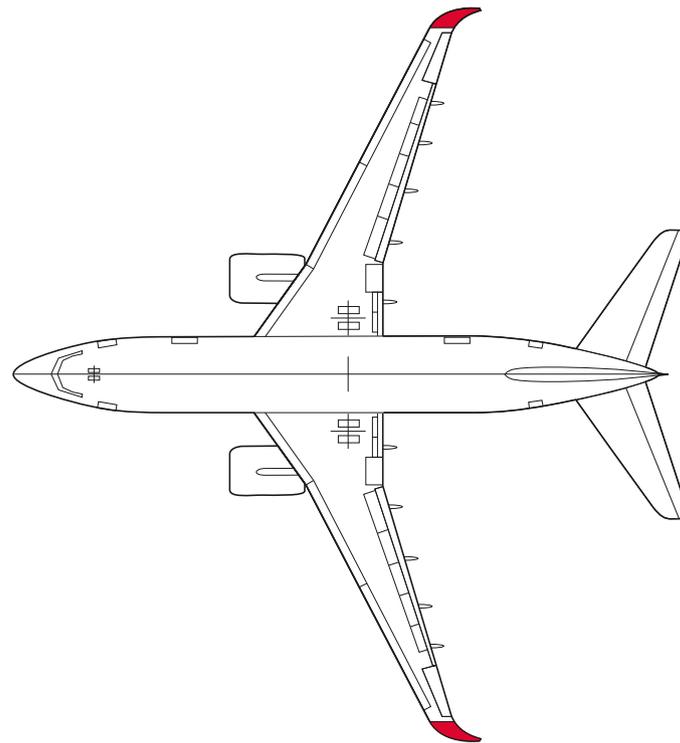


fig. 8 c)

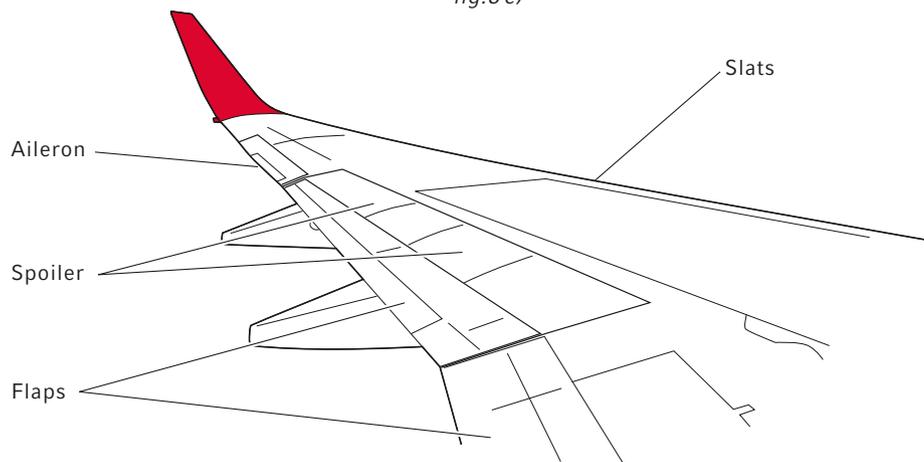


fig. 8 d)

fig. 8 c) – d):

FIRST MOVER

Mit den Winglets an den Tragflächen der Boeing Flotte sorgt Air Berlin als erste Airline in Europa schon seit 2001 für weniger Verbrauch und weniger Lärmbelästigung – heute ist diese Technologie Standard. Mit nur 5,5 Jahren Durchschnittsalter verfügt Air Berlin über eine der jüngsten Flotten der Branche und ist bis heute Vorreiter im Einsatz innovativer Technologien.

Strategie, (die):

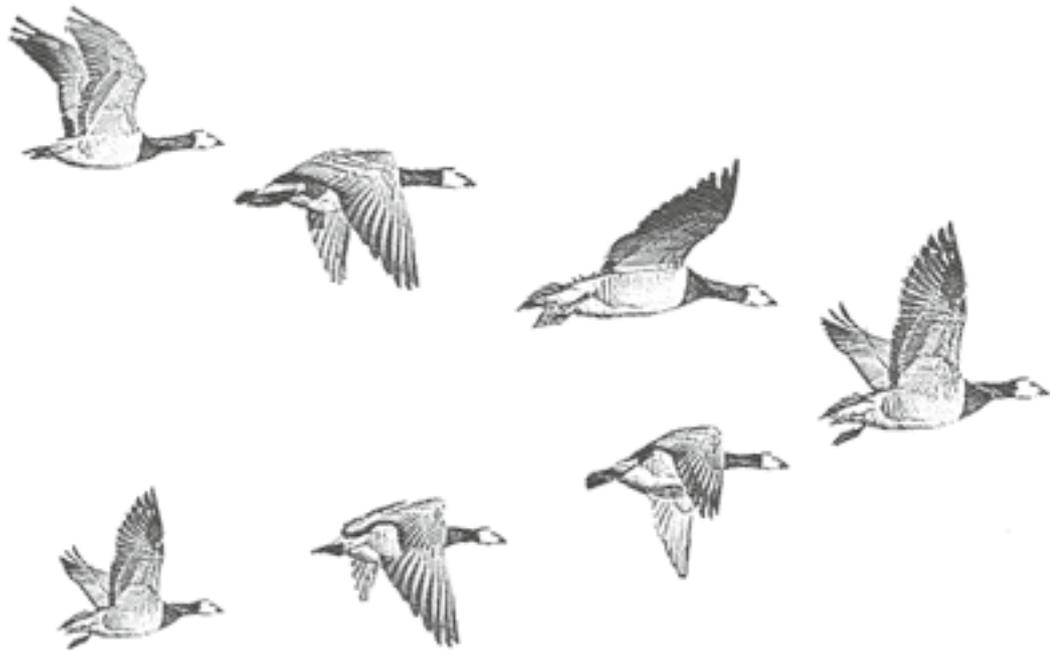


fig.9 a)

fig. 9 a)

AUF DEM BESTEN WEG ZUM ZIEL

Die Flugformation ziehender Wildgänse gleicht einem V, in dem die Vögel eine aerodynamisch optimale Position mit dem geringsten Abstand einnehmen, der für ein sicheres Fliegen möglich ist. So setzen sie ihre Energie besonders effizient ein.

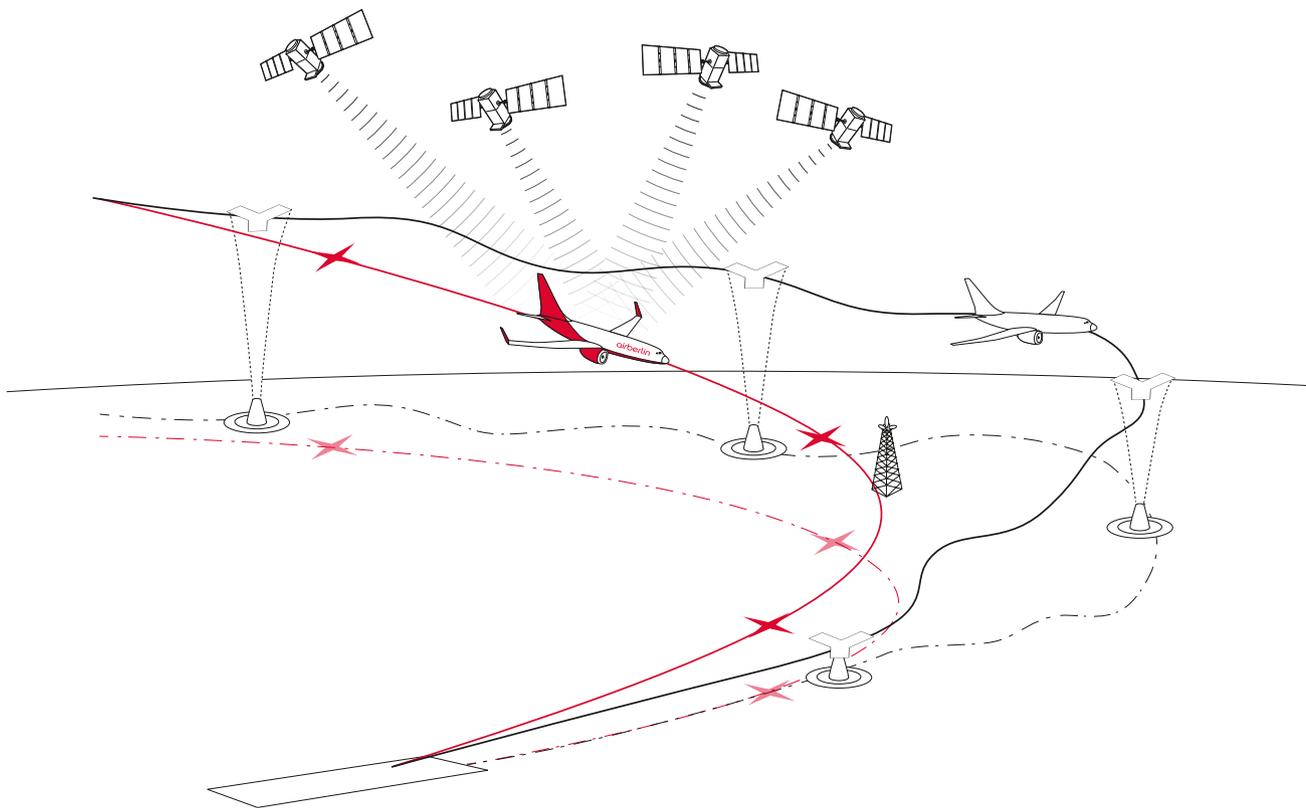


fig.9 b)

fig. 9 b)

OPTIMALE ANFLUGROUTE DANK GBAS

Air Berlin nutzt seit Juni 2009 als derzeit einzige Airline in Europa ein innovatives, satellitengestütztes Navigationssystem. Es kann die Position der Air Berlin Boeings 737 im Landeanflug auf unter einen Meter genau bestimmen. Die GBAS Anlage kann bis zu 49 Anflüge gleichzeitig an einem Flughafen darstellen. So werden die Lufträume über den Flughäfen besser ausgelastet, Anflugrouten optimiert, Verspätungen vermieden und Kerosin gespart.



01) Essentials

02) Mit Evolution zum Erfolg
Highlights des Jahres

03) Die Aktie

04) Directors' Report

05) Corporate Governance

06) Verantwortlichkeiten

07) Bestätigungsvermerk

08) Jahresabschluss

09) Sonstige Angaben

HIGHLIGHTS DES JAHRES

✈ JANUAR 2009

Bedeutende Umweltmaßnahmen gleich zu Jahresanfang: Air Berlin erhält als erste Fluggesellschaft in Europa vom deutschen Luftfahrtbundesamt die Zulassung für Instrumentenlandungen der höchsten Kategorie CAT IIIb für ihre mehr als 40 Boeing-Maschinen. Damit werden Landungen schon ab einer Nebelsichtweite von nur 75 Metern möglich und Umleitungen zur Seltenheit. Außerdem optimiert Air Berlin mit Hilfe des neuen Softwaresystems SafeRoute™ die Landeanflüge. Die Geschwindigkeit ankommender Flugzeuge wird so angepasst, dass auch bei hoher Verkehrsdichte Warteschleifen vermieden werden. Bilanz: Passagiere sparen wertvolle Zeit, die Lärmbelastung für Flughafen-Anrainer geht deutlich zurück, der Kraftstoffverbrauch sinkt und mit ihm sinken die Schadstoffemissionen.

✈ MÄRZ 2009

Neue strategische Ankeraktionäre: Die türkische ESAS Holding A.S., unter anderem Betreiber der Fluglinie Pegasus, erwirbt eine Beteiligung an Air Berlin. Damit hat Air Berlin innerhalb weniger Tage einen zweiten neuen Großaktionär gewonnen. Schon kurz zuvor hatte auch die TUI Travel PLC angekündigt, über eine Tochtergesellschaft einen Anteil an Air Berlin zu erwerben. Zum Ende des Geschäftsjahres hielten ESAS 16,48 und TUI 9,90 Prozent an Air Berlin. Das Air Berlin Vielfliegerprogramm topbonus startet komplett überarbeitet. Je nach Status können jetzt bis zu 300 Prozent mehr Meilen gesammelt, Schnäppchentickets erworben, Upgrades schneller erzielt oder Prämienmeilen doppelt gesammelt werden. Insbesondere Geschäftsreisende profitieren vielfältig, Gold-Kunden erhalten Zusatzboni und exklusive Serviceleistungen. Die neue Air Berlin Visa Card sammelt mit jeder Zahlung topbonus Prämienmeilen.

✈ MAI 2009

Nostalgie meets Hightech: Vor hundert Jahren erreichten amerikanische Forscher zum ersten Mal den Nordpol. Die Deutsche Polarflug und Air Berlin erinnern mit einem Jubiläums-Expeditionsflug an dieses Ereignis. Mit einem Air Berlin Airbus geht's von Düsseldorf zum geografischen Nordpol bei 90° Nord. Exklusiv produzierte Kurzfilme informieren die Fluggäste an Bord, Experten und Forscher berichten über wissenschaftliche und geschichtliche Themen der Polargebiete. Unmittelbar nach dem Überflug des Pols startet der Airbus zur kürzesten möglichen Weltumrundung und durchfliegt alle 360 Längengrade der Erde.

 JUNI 2009

Erfolge am Kapitalmarkt (Teile 1 und 2): Air Berlin generiert mit der Platzierung von 6,6 Millionen neuen Aktien neues Eigenkapital in Höhe von 23 Millionen Euro. In einer weiteren Kapitalerhöhung werden 4,5 Millionen neue Aktien platziert. Davon zeichnen Air Berlins größter Aktionär, die ESAS Holding A.S., 4 Millionen, Johannes Zurnieden, Chairman des Board of Directors, 350.000 und CEO Joachim Hunold über seine Joachim Hunold Vermögensverwaltung GmbH 150.000 neue Aktien. Air Berlin fließen weitere 15,8 Millionen Euro Eigenkapital zu.

 JULI 2009

Langjährige Management-Erfahrung: Hartmut Mehdorn, ehemaliger Vorstandsvorsitzender von der Deutschen Bahn AG, Heidelberger Druckmaschinen AG und RWE AG sowie ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH und Vorstandsmitglied der Deutschen Aerospace AG wird als neuer Non-Executive Director in den Board der Air Berlin PLC berufen. Er übernimmt den Sitz von Claus Wülfers, der nach Ablauf der Hauptversammlung 2009 aus dem Gremium ausgeschieden ist.

Neue Strecken, mehr Frequenzen: Zum fünften Mal im laufenden Jahr fliegt Air Berlin neue Ziele an. Diesmal Israel: Zwei Mal wöchentlich geht's von Berlin aus nonstop nach Tel Aviv.

 AUGUST 2009

Erfolge am Kapitalmarkt (Teil 3): Air Berlin platziert eine Wandelanleihe mit einem Volumen von 125 Millionen Euro. Sie kann zu einem Wandlungspreis von je 4,01 Euro in Aktien der Air Berlin PLC gewandelt werden, hat eine Laufzeit von 5 Jahren und einen Kupon von 9%. Nicht zuletzt durch die Kapitalmarkttransaktionen steigen die liquiden Mittel des Jahres 2009 per Saldo um insgesamt 105 Millionen Euro, die Nettoverschuldung sinkt um 25 Prozent auf 574 Millionen Euro.



01) Essentials

02) Mit Evolution zum Erfolg
Highlights des Jahres

03) Die Aktie

04) Directors' Report

05) Corporate Governance

06) Verantwortlichkeiten

07) Bestätigungsvermerk

08) Jahresabschluss

09) Sonstige Angaben

✈️ SEPTEMBER 2009

Neue Potenziale in aufkommensstarken Märkten: Air Berlin und Pegasus Airlines, die größte private Fluglinie der Türkei, kooperieren und verlinken ihre Websites. Die Kunden profitieren von einem um 17 zusätzliche Verbindungen zwischen Deutschland und der Türkei und 26 innertürkische Strecken erweiterten Flugangebot. Außerdem genehmigt das deutsche Bundeskartellamt die Übernahme des City-Streckennetzes der Fluggesellschaft Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH (TUIfly) durch Air Berlin. Air Berlin verstärkt hierdurch ihre Präsenz auf den Märkten Köln, Stuttgart und Italien, eine insbesondere für Firmenkunden attraktive Verbreiterung der Angebotspalette.

✈️ OKTOBER 2009

Dichter und dichter: Air Berlin erweitert ihr innerdeutsches Streckennetz und bietet jetzt auch Flüge zwischen Frankfurt und Hamburg an. Beide Städte rücken montags bis freitags bis zu sechs Mal täglich und am Wochenende bis zu zwei Mal täglich 45 Minuten eng zusammen. Insbesondere Geschäftsreisende sind begeistert. Auch die Präsenz in Thailand wird verstärkt. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Direktverbindungen nach Bangkok und Phuket sind inländische Weiterflüge neu im Programm. Möglich macht dies die Kooperation mit Bangkok Airways.

Fairer Ausgleich: Die Air Berlin Tochter LTU und ver.di einigen sich auf einen Tarifabschluss für das Kabinenpersonal. Damit sind alle Tarifverträge der LTU verhandelt. Auch Air Berlin, LTU und die Pilotenvereinigung Cockpit schließen ihre Tarifverhandlungen erfolgreich ab. Air Berlin garantiert mit Kündigungsschutz und Stundengarantien ein hohes Maß an Arbeitsplatz- und Einkommenssicherheit und erhält im Gegenzug durch Nullrunden Kostenkontrolle und Planungssicherheit.

Erfolge am Kapitalmarkt (Teil 4): Air Berlin generiert mit der Platzierung von weiteren 8,4 Millionen Stammaktien 33,5 Millionen Euro. Im Gegenzug erwirbt eine Tochtergesellschaft der TUI Travel PLC eine 9,9-Prozent-Beteiligung an Air Berlin.

 NOVEMBER 2009

Zukunftsinvestitionen: Vier Absolventen der Air Berlin Flight School bekommen ihre Urkunden. Als erste Flugschüler in Deutschland erhalten sie ihre Pilotenlizenzen nach dem neuen internationalen Standard der Multi-Crew Pilot Licence (MPL), einer auf die Anforderungen moderner Fluggesellschaften zugeschnittenen Pilotenschulung. Die Air Berlin Flight School hatte im Februar 2009 als erste Flugschule in Deutschland die Ausbildungsgenehmigung des Luftfahrtbundesamtes für die Multi-Crew Pilot Licence erhalten.

Internationaler Vorreiter: Als weltweit erste Fluggesellschaft erhält Air Berlin die Genehmigung zur Nutzung der GLS-Technik. Mit dem satellitengestützten Global Position Landing System (GLS) sind hochpräzise Anflüge und punktgenaue Landungen möglich. Im Vergleich mit dem herkömmlichen radarbasierten Instrumentenlandesystem (ILS) werden Landeanflüge effektiver, komfortabler und leiser.

 DEZEMBER 2009

Verantwortung für die Zukunft: Air Berlin wird im Nachhaltigkeitsrating der oekom research AG erstmalig mit dem Investmentstatus „Prime“ ausgezeichnet. Ein „Prime“-Rating erhalten Unternehmen, welche die branchenspezifischen, von oekom research definierten Mindestanforderungen in den Bereichen Ökologie und Soziales erfüllen und darüber hinaus im Rahmen des oekom Corporate Ratings zu den führenden Unternehmen ihrer Branche zählen.

AIR BERLIN PLC
GESCHÄFTSBERICHT 2009

DIE AIR BERLIN AKTIE

Annus horribilis. Das war 2009 für die internationale Luftfahrt. Air Berlin hat ihre Prognose für das Geschäftsjahr dennoch erfüllt und operativ sogar besser abgeschnitten als im Vorjahr.

Der Kursverlauf der Air Berlin Aktie im Jahr 2009

2009 war, nach den Schockwellen, die 2008 über die Finanzwelt hereingebrochen waren, das JAHRE DER ERHOLUNG. Die Entwicklung war jedoch keineswegs einheitlich, denn die Aktienmärkte markierten erst im März die Tiefpunkte ihres bisherigen Baisseverlaufs. Danach folgte zunächst eine heftige Berg-und-Tal-Fahrt.

2009 stabilisierten sich die Märkte unter starken Schwankungen

Der Kurs der Air Berlin Aktie zeigte ein ähnliches Verlaufsmuster: Sie hat sich der Korrektur der Märkte nicht entziehen können. Zu Jahresanfang bei 5,00 EUR gestartet und kurzfristig bis 6. Januar auf den Jahreshöchstkurs 5,05 EUR geklettert, sank sie bis Ende März 2009 auf ihren Jahrestiefkurs bei 3,06 EUR. Danach vollzogen sowohl die Aktienmärkte als auch die Air Berlin Aktie eine zwischenzeitliche kräftige Erholung, der eine ebenso deutliche Korrektur folgte. Der TEST DER MÄRZTIEFS gegen Ende Juni verlief aber ERFOLGREICH. Markt und Aktie markierten „higher lows“. Die folgende Kurserholung in der zweiten Jahreshälfte verlief dann etwas weniger erratisch, wobei die Air Berlin Aktie der Performance des SDAX-Index insgesamt nicht ganz folgen konnte. Sie schloss das Jahr 2009 mit einem Kurs von 3,76 EUR, bevor, begünstigt durch MEHRERE KAUFEMPFEHLUNGEN, im Januar 2010 ein kräftiger Kursanstieg einsetzte.

Der europäische Dow Jones STOXX Airlines Index weist über weite Strecken des Jahres 2009 eine Entwicklung auf, die der des breiten Marktes folgte. Die STARKE KONJUNKTURZYKLIK DER LUFTFAHRTBRANCHE und ihre Abhängigkeit von der Ölpreisentwicklung schlugen sich per Saldo positiv in den Aktienkursen der Fluggesellschaften nieder: Die Weltwirtschaft zeigte erste Erholungstendenzen und der Ölpreis nahm nach den Preiskapriolen des Vorjahres wieder einen gemäßigten Verlauf.

Erfolgreiche Kapitalmaßnahmen

Entgegen der Entwicklung des Aktienkurses ist die BÖRSENKAPITALISIERUNG der Air Berlin PLC im Jahresverlauf 2009 um gut 3 Prozent gestiegen. Standen zum Ende des Jahres 2008 noch 65,7 Mio. Stück Air Berlin Aktien aus, so betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien am Jahresende 2009 85,2 Mio. Dies entspricht einem Anstieg um fast 30 Prozent.

Aktienstückzahl steigt 2009 um fast 30 Prozent



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie**
 - Die Air Berlin Aktie**
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Im zweiten Quartal 2009 wurden ZWEI PLATZIERUNGEN durchgeführt und damit insgesamt 11.071.700 neue Aktien zu einem Bezugspreis von 3,50 EUR ausgegeben. Danach standen insgesamt 76.788.803 Namens-Stammaktien aus. Im Oktober 2009 wurde entsprechend der Vereinbarung zwischen Air Berlin und der Leibniz-Service GmbH, einer Konzerngesellschaft der TUI Travel PLC, 9,9 Prozent von Air Berlin zu erwerben, eine weitere Kapitalerhöhung durchgeführt. Die TUI-Tochter erwarb die neu ausgegebenen 8.437.393 Aktien der Air Berlin PLC zu einem Preis von 3,97 EUR pro Aktie. Per Ende Oktober standen damit insgesamt 85.226.196 Namens-Stammaktien aus.

Im August 2009 hat Air Berlin eine WANDELANLEIHE mit einem Volumen von 125 Millionen Euro platziert. Mit einem Teil des zugeflossenen Kapitals wurden ausstehende Teilschuldverschreibungen mit einem Nennbetrag von insgesamt 84 Mio. EUR der 2007 begebenen 1,5-prozentigen Wandelanleihe zurückgekauft. Der Rest stand zur Refinanzierung künftiger Flugzeugzugänge und zur Verbesserung der Liquidität bereit. Die neue Wandelanleihe ist in Aktien der Air Berlin PLC wandelbar. Eingeteilt in Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils 50.000 EUR und mit einer Laufzeit von 5 Jahren hat sie einen Kupon von 9 Prozent. Der Wandlungspreis je Aktie beträgt 4,01 EUR.

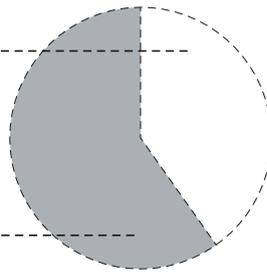
Mit diesen ERFOLGREICHEN KAPITALMASSNAHMEN hat Air Berlin im Jahr 2009 – über die verbesserte Ertragssituation hinaus – ihre Kapitalausstattung signifikant verbessert. Zum 31. Dezember 2009 ist das Eigenkapital gegenüber dem Bilanzstichtag 2008 um per Saldo 238,0 Mio. EUR bzw. 64,0 Prozent auf 610,0 Mio. EUR nach 372,0 Mio. EUR gestiegen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2009 25,3 Prozent nach 15,4 Prozent am Geschäftsjahresende 2008.

ALTKTIONÄRE MIT ANTEIL
ÜBER FÜNF PROZENT ODER
HALTEFRIST

39,74 %

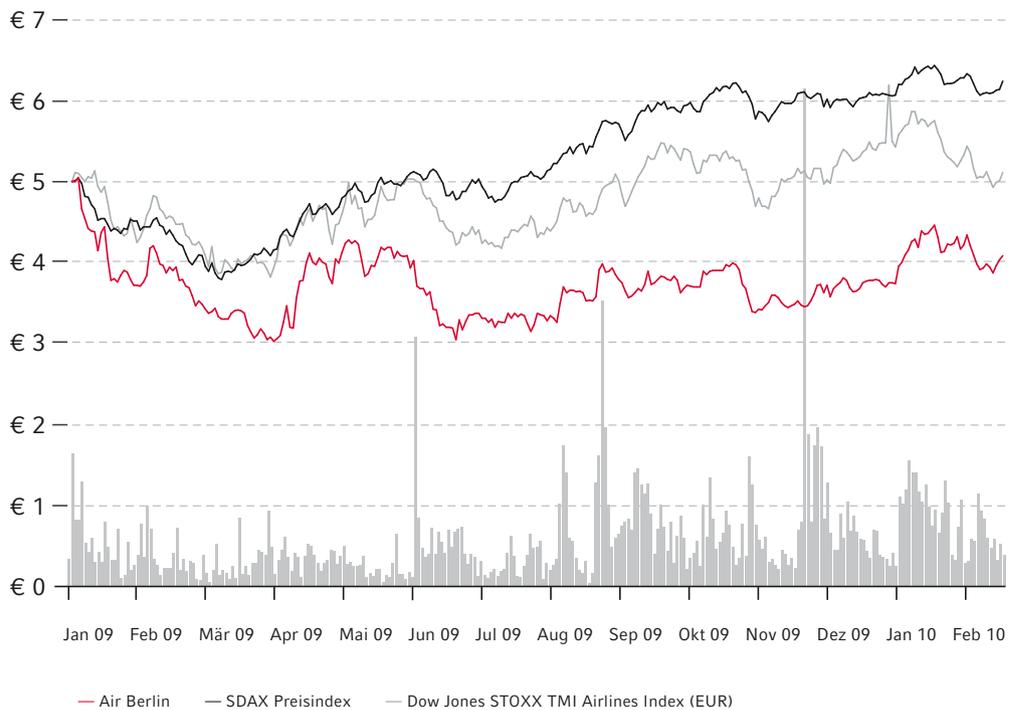
STREUBESITZ

60,26 %



**AKTIONÄRSSTRUKTUR
DER AIR BERLIN PLC
ZUM 31.12.2009**

**Relative Performance Air Berlin vs. SDAX Preisindex und Dow Jones STOXX TMI
Airlines Index (EUR)**



Quelle: Reuters



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie**
 - Die Air Berlin Aktie**
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Dividendenpolitik

Zur FINANZIERUNG IHRES WACHSTUMS und ihrer Investitionen mit einer möglichst hohen Quote an selbst erwirtschafteten Mitteln sowie zur Stärkung ihrer Bilanz wird Air Berlin aller Voraussicht nach erzielte Gewinne in den nächsten Jahren reinvestieren. Damit wird nach Überzeugung des Board of Directors der beste Wertsteigerungsbeitrag im Sinne aller Aktionäre erreicht.

Die Coverage der Air Berlin Aktie

Air Berlin ist sowohl bei nationalen als auch internationalen Banken und Investmenthäusern fester Bestandteil der Coverage bzw. Beobachtung. DETAILLIERTE UNTERNEHMENSANALYSEN zu Air Berlin erscheinen daher in enger Folge. Ende 2009 beobachteten und bewerteten insgesamt 15 Analysten bzw. Researchhäuser die Gesellschaft. Im Vorjahr waren es noch 14.

Unabhängig vom schon seit dem Börsengang großen Interesse an Air Berlin steht eine TRANSPARENTE UND ZEITNAHE BERICHTERSTATTUNG im Vordergrund unserer Kapitalmarktcommunication. Wir pflegen einen INTENSIVEN DIALOG mit der Investment Community und stehen in regem Kontakt mit den wichtigen Multiplikatoren. Unsere Investor Relations-Aktivitäten auf der Air Berlin Website (ir.airberlin.com) bieten der Öffentlichkeit interessante und umfangreiche Informationen zum Unternehmen.

15 Analysten
und Researchhäuser
beobachten und
bewerten Air Berlin

Die Aktie der Air Berlin PLC im Geschäftsjahr 2009

Grundkapital:	EUR 21.306.549 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter und eingetragener Aktien am 31.12.2009:	85.226.196 Stück
Gattung:	Vinkulierte Namensaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

Marktdaten 2009

Handelssegment:	Amtlicher Handel (Prime Standard)
Prime Branche:	Transport und Logistik
Industriegruppe:	Airlines
Indexzugehörigkeit:	SDAX, Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors:	Commerzbank AG, Morgan Stanley Bank AG, Sal. Oppenheim jr. & Cie. KGaA
Marktkapitalisierung zum 31.12.2009:	EUR 320,5 Mio.
Free Float (Deutsche Börse AG) zum 31.12.2009:	60,26%
Kapitalisierung Free Float zum 31.12.2009:	EUR 193,1 Mio.
Durchschnittlicher täglicher Handelsumsatz im Geschäftsjahr 2009 (Stück):	XETRA:176.604; Parkett: 24.050;
Gesamt:	200.654

- Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse amtlich gehandelt. Handel im Freiverkehr an den Börsen in Berlin, Bremen, Düsseldorf, Hamburg, München und Stuttgart.
- Air Berlin Aktien sind Namens-Stammaktien. Gemäß Luftverkehrsabkommen und den EU-Richtlinien bleibt durch Eintragung in ein entsprechendes Namensregister, das Auskunft über die Verteilung der Aktien nach Nationalitäten gibt, gewährleistet, dass sich die Aktienbestände mehrheitlich bei deutschen bzw. europäischen Anlegern / Investoren befinden. Registerführer ist die Registrar Services GmbH, Eschborn.
- Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben. Näheres hierzu vgl. Seite 147.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie**
 - Die Air Berlin Aktie**
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 31.12.2009

Aktionäre	Aktien in %*
ESAS Holding A.S.	16,48
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	9,90
Hans-Joachim Knieps	7,39
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	5,97
Werner Huehn	3,82**
JP Morgan Chase & Co.	3,70**
Rudolf Schulte	2,93**
Severin Schulte	2,93**
Joachim Hunold (CEO Air Berlin PLC)	2,64**
Moab Investments Ltd.	2,39**
Johannes Zurnieden (Chairman Air Berlin PLC)	1,58**
Streubesitz	60,26

*Angaben, soweit dem Unternehmen bekannt.

**Anteile unter fünf Prozent aller ausgegebenen Aktien werden dem Free Float zugerechnet.

Directors' Dealings (WpHG § 15a)

Mitglieder des Board of Directors sind nach § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) gesetzlich verpflichtet, den Erwerb und die Veräußerung von Aktien der Air Berlin PLC oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offen zu legen, und zwar dann, wenn der Wert der Geschäfte, die ein Boardmitglied und ihm nahestehende Personen innerhalb eines Kalenderjahres getätigt haben, die Summe von 5.000 EUR erreicht oder übersteigt. Dies gilt auch für bestimmte Mitarbeiter mit Führungsaufgaben und die mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen. Für das Geschäftsjahr 2009 sind Air Berlin PLC folgende Geschäfte gemeldet worden. Diese Geschäfte werden auch auf der IR-Website von Air Berlin (<http://ir.airberlin.com/directorsdealings>) veröffentlicht.

Meldepflichtige Veränderungen der Aktionärsstruktur im Geschäftsjahr 2009

Datum des Geschäftsabschlusses	Aktion	Anzahl Namens-Stammaktien	Betrag (EUR)
Dr. Hans-Joachim Körber (Person mit Führungsaufgaben; Non-Executive Director)			
18. Juni 2009	Kauf	153.000	504.150,30
Joachim Hunold (Person mit Führungsaufgaben; CEO)			
09. Juni 2009	Kauf	150.000	525.000,00
Johannes Zurnieden (Person mit Führungsaufgaben; Chairman of the Board)			
09. Juni 2009	Kauf	350.000	1.225.000,00
ESAS Holding A.S., Ali Sabanci (Person mit Führungsaufgaben; Non-Executive Director)			
09. Juni 2009	Kauf	4.000.000	14.000.000,00

Eigentümerstruktur nach Nationalitäten am 31.01.2009

	in %
Deutschland	70,16
Türkei	16,48
Schweiz	5,28
Vereinigtes Königreich	1,80
Luxemburg	1,40
Österreich	1,38
USA	0,99
Übrige	2,51
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	60,26

Verteilung des Grundkapitals

Privatpersonen	39,46
Versicherungen, Investmentgesellschaften und Kreditinstitute	43,78
Sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	16,76

Das Grundkapital der Air Berlin PLC befand sich zum 31. Dezember 2009 mehrheitlich zu 70,16 Prozent in deutschem Aktienbesitz. Insgesamt sind rund 33.000 Aktionäre in das Aktienregister der Gesellschaft eingetragen.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Bericht zur Geschäftslage
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

Liefiern. Eine ganz besondere Herausforderung im seit Jahrzehnten schärfsten Abschwung der internationalen Luftfahrt! Air Berlin hat das extreme Marktumfeld 2009 gemeistert, Stärke bewiesen und seine Prognosen erfüllt.

UNTERNEHMENSPROFIL

Unternehmensstruktur und Geschäftstätigkeit

Rechtsform

Air Berlin PLC wird von einem „Unitary Board“ geführt

Air Berlin hat als juristische Obergesellschaft des Unternehmens die Rechtsform einer PLC (public limited company) gewählt. Sie wurde in England und Wales gegründet und hat ihren eingetragenen Hauptsitz in Rickmansworth; der Sitz des Managements befindet sich in Berlin. Als PLC wird die Gesellschaft von einem „UNITARY BOARD“ geführt, das sich aus Executive und Non-Executive Directors zusammensetzt. Veränderungen im Board während des Geschäftsjahres sind auf Seite 113 aufgeführt.

Einzigartiges Geschäftsmodell mit klarer Markenstrategie

Die Air Berlin Gruppe verfolgt mit ihrer starken und europaweit etablierten Marke „airberlin“ eine KLARE MARKENSTRATEGIE. Als „Hybrid Carrier“ positioniert sich Air Berlin als einzige europäische Luftfahrtgesellschaft zwischen den klassischen Full-Fare Airlines und den so genannten Low-Cost-Carriern (LCC) mit ihrem stark eingeschränkten Service. Damit setzt Air Berlin MASSSTÄBE IM INTERNATIONALEN WETTBEWERB der Luftfahrtgesellschaften: Niedrige Preise kombiniert mit hervorragendem Service am Boden und in der Luft bieten ein in der Branche einzigartiges Preis-Leistungs-Verhältnis.

Das Geschäftsmodell von Air Berlin zielt im Wesentlichen auf DREI GROSSE KUNDENGRUPPEN: Geschäftsreisende, Privatpersonen und Veranstalter von Pauschalreisen. Da die drei Zielgruppen durchaus unterschiedliche, sowohl eher kürzerfristige Saisonalitäten als auch eher mittelfristige Nachfragezyklen aufweisen, ergänzen sie sich in idealer Form: Schwächere Phasen der einen können durch höhere Nachfrage der anderen Kundengruppen ausgeglichen werden. Dies STABILISIERE DEN GESCHÄFTSVERLAUF sowohl unterjährig als auch über längere Zeiträume hinweg.

Gerade während der jüngsten schweren Rezession hat Air Berlin von dieser Aufstellung profitiert. Insbesondere die Anzahl der VERTRÄGE MIT UNTERNEHMENSKUNDEN hat im Geschäftsjahr 2009 gegenüber 2008 signifikant um 50 Prozent auf 1.200 zugelegt. Die Unternehmen profitieren bei Air Berlin von günstigen Preisen und ihre Mitarbeiter genießen dennoch einen hervorragenden Service. Auch in Zukunft will Air Berlin ihr Unternehmenswachstum aus den Potenzialen aller drei Kundengruppen generieren.

Ende 2009 flog Air Berlin 134 Destinationen an

Air Berlin betreibt ein weltweites Flugnetz mit einer STARKEN BASIS IN DEUTSCHLAND UND EUROPA. Traditionell stellt Südeuropa, insbesondere der spanische Markt, eine Kernregion dar. Innerhalb des eng geknüpften europäischen Liniennetzes werden in Deutschland 21 Zielflughäfen angefliegen. Düsseldorf, Berlin, Nürnberg und München sowie insbesondere Palma de Mallorca sind die DREHKREUZE von Air Berlin. Insgesamt fliegt Air Berlin in Europa 84 Destinationen und 11 in Nordafrika sowie weitere 18 in Übersee, Afrika und Asien an (per Ende Dezember 2009).

Air Berlin fliegt die meisten EUROPÄISCHEN METROPOLEN an. Hierzu gehören Barcelona, Birmingham, Budapest, Göteborg, Helsinki, Innsbruck, Kopenhagen, Krakau, London, Mailand, Manchester, Moskau, Nizza, Oslo, Paris, Rom, St. Petersburg, Stockholm, Venedig, Wien und Zürich. Allein auf Mallorca landen im Sommer mehr als 500 Maschinen von Air Berlin pro Woche. Von Palma de Mallorca aus können Fluggäste zu weiteren 18 Zielen auf den Nachbarinseln, dem spanischen Festland und in Portugal fliegen.

Systematischer Ausbau der Codesharing- Partnerschaften

Air Berlin baut ihre CODESHARING-PARTNERSCHAFTEN systematisch aus und nutzt auf diese Weise zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten im internationalen Luftverkehr. Ende 2009 gab es Partnerschaften mit der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas, HAINAN AIRLINES, mit der RUSSISCHEN S7 AIRLINES, die Air Berlin Zugang zum größten Binnenstreckennetz in Russland eröffnet, mit Pegasus Airlines, der größten privaten Fluglinie der Türkei, sowie mit der thailändischen Bangkok Airways.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Bericht zur Geschäftslage
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Air Berlin ist die zweitgrößte deutsche Airline

Die Air Berlin Gruppe ist mit 8.278 Mitarbeitern, einer Flotte von 152 Flugzeugen, davon 42 im Eigenbesitz (Stand 31.12.2009), und 27,9 Millionen Passagieren die ZWEITGRÖSSTE FLUGGESELLSCHAFT in Deutschland. Im Europa-Verkehr liegt Air Berlin seit der Übernahme der Strecken der TUIfly gemessen an der Anzahl der Flugreisen an sechster Stelle. Die Gesellschaft ist seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA) und damit eine Linienfluggesellschaft.

„airberlin“ ist eine starke Marke

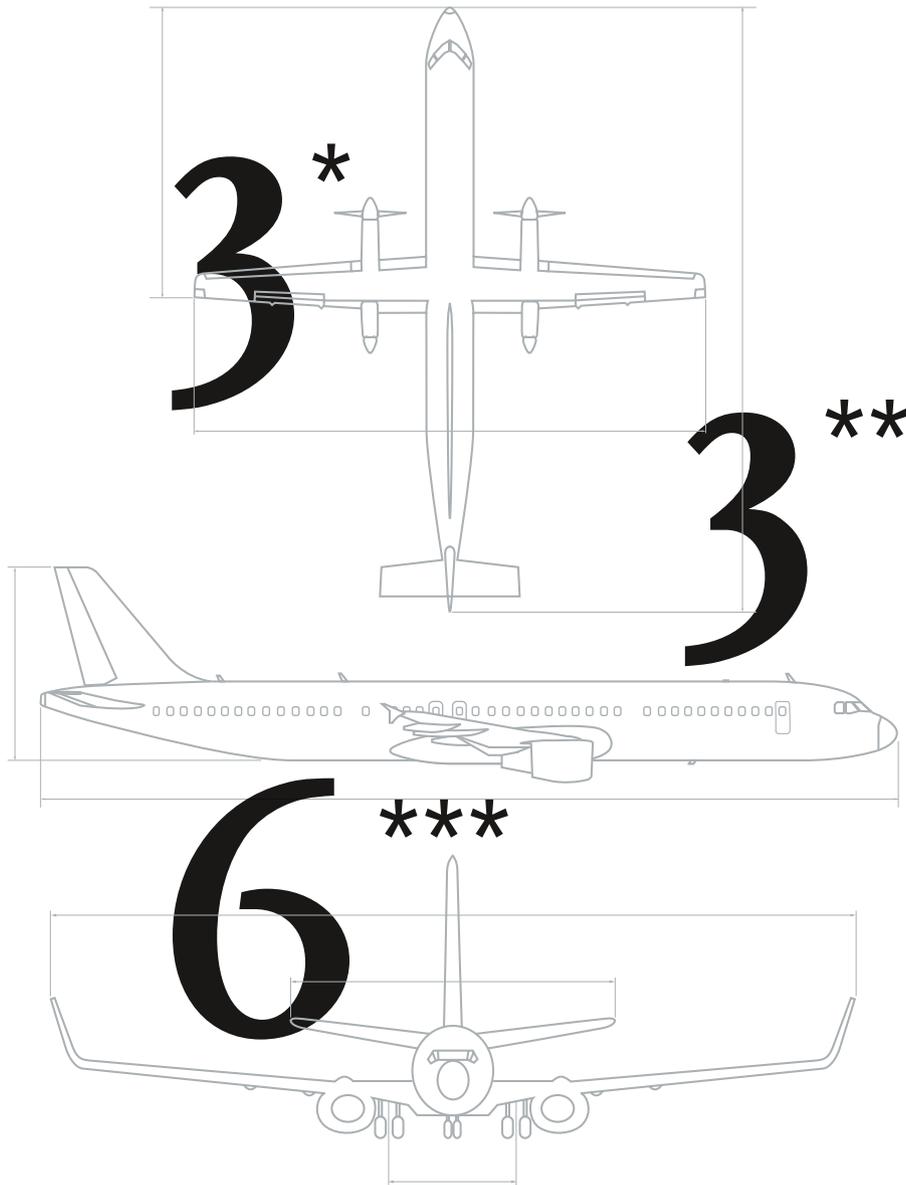
Unter dem Slogan „airberlin. Your Airline.“ stellen KUNDENORIENTIERUNG UND CONVENIENCE die zentralen Elemente des Marktauftritts von Air Berlin dar. Deshalb nutzt Air Berlin auch alle Vertriebskanäle von der klassischen Buchung über Reisebüro und Telefon bis hin zu den verschiedenen Möglichkeiten der ONLINE-BUCHUNG. Auch den Check-in können die Air Berlin Kunden auf der transparenten und servicefreundlichen Air Berlin Website oder über ihr Mobiltelefon online vornehmen. Zu den zahlreichen Convenience-Lösungen gehört darüber hinaus ein eigenes 24/7-SERVICE-CENTER mit kompetenten Ansprechpartnern. Das Serviceangebot reicht aber deutlich über die eigentlichen Leistungen rund ums Fliegen hinaus. So pflegt Air Berlin eine enge Zusammenarbeit mit mehreren Partnern unter anderem aus den Bereichen Reise- und Finanzdienstleistungen sowie dem Pressewesen. Die Premium Partner bieten ihre Serviceleistungen direkt über die Air Berlin Website an.

Kundenorientierung und Familienfreundlichkeit stehen im Vordergrund

Air Berlin legt großen Wert auf FAMILIENFREUNDLICHKEIT: So zahlen Kinder zwischen zwei und elf Jahren nur zwei Drittel des regulären Preises. Anders als bei den herkömmlichen Low-Cost-Carriern werden den Fluggästen von Air Berlin auf allen Flügen kostenlos Imbiss und Getränke angeboten.

HIGH FLYER

AIRBERLIN SEIT JAHREN AUSGEZEICHNET



* DANISH TRAVEL AWARD: 3 MAL (IN 2007, 2008 UND 2009) JEWEILS BEST LOW COST AIRLINE

** „REISEBLICK“: 3 MAL (IN 2007, 2009, 2010) JEWEILS „AIRLINE DES JAHRES“ IN DER KATEGORIE KURZSTRECKE

*** SKYTRAX: 6 MAL IN VERSCHIEDENEN KATEGORIEN



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Bericht zur Geschäftslage
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Die Steigerung des Unternehmenswertes steht im Zentrum

UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Die Unternehmensstrategie von Air Berlin konzentriert sich auf die STEIFERUNG DES UNTERNEHMENSWERTES. Stetiges, überdurchschnittliches und ertragreiches Wachstum im klassischen Wachstumsmarkt der internationalen Luftfahrt ist Eckpfeiler der Wertsteigerungsstrategie.

Das Unternehmenswachstum wird wesentlich gefördert durch das attraktive Alleinstellungsmerkmal der einzigartigen Positionierung von Air Berlin als „HYBRID-ANBIETER“. Mit dieser Marktaufstellung zwischen den herkömmlichen Low-Cost-Carriern („no frills airlines“) mit ihrem stark eingeschränkten Serviceangebot und den traditionellen Flagship-Airlines („full-fare airlines“) mit gutem Service, aber hohen Preisen vereint Air Berlin die Vorteile beider: HOHE PRODUKTQUALITÄT geht bei Air Berlin einher mit ÜBERDURCHSCHNITTLICHEM SERVICE bei dennoch NIEDRIGEN PREISEN. Außerdem sorgt das eng geknüpfte und optimal aufgebaute Streckennetz mit mehreren Drehkreuzen für kurze Wege und steigert damit den Flugkomfort der Fluggäste am Boden und in der Luft.

Ertragsoptimiertes Streckennetz

Der Aufbau des Streckennetzes ist darüber hinaus auch ERTRAGSOPTIMIERT. Zusammen mit hoher operativer Effizienz und striktem Kostenbewusstsein in der gesamten Air Berlin Gruppe sowie mit attraktiven Quellenmärkten insbesondere rund um die Drehkreuze wird die Profitabilität zusätzlich gestärkt. Dabei trägt die Konzentration auf die drei großen Kundengruppen Geschäftsreisende, Privatpersonen und Veranstalter von Pauschalreisen auch in wirtschaftlich schwierigen Phasen wesentlich zur Stabilisierung von Geschäfts- und Ertragsverlauf bei.

Klar definierter Markenkern

Air Berlin vermarktet ihre Positionierung offensiv und nutzt hierfür alle Kanäle. Der MARKENKERN wird mit dem Slogan „Air Berlin – Your Airline.“ klar umrissen: Die freundliche Airline für den gesamten Bedarf rund ums Fliegen. Er wird zusätzlich belebt mit einer unverwechselbaren Markenwelt und hohem Wiedererkennungswert. Dabei steht der Community-Charakter der Air Berlin Markenwelt im Vordergrund. Die wesentlichen Ziele dieser Markenstrategie stellen langfristig stabile Kundenbindungen und die gleichzeitige Ansprache neuer attraktiver Zielgruppen dar. Ihre Botschaft ist CONVENIENCE UND BESTMÖGLICHES PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS, wenn es ums Fliegen geht.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Safety first!

An oberster Stelle der UNTERNEHMENSSTEUERUNG steht die Einhaltung aller relevanten Sicherheitsbestimmungen rund ums Fliegen. Strikte Kosten- und Prozesseffizienz stehen bei der operativen und strategischen Steuerung im Vordergrund. Deren ständige Verbesserung in allen Bereichen der Gesellschaft stellen eine permanente und von allen Verantwortlichen zu beachtende Querschnittsaufgabe dar. Hinsichtlich der Organisationsstruktur der Gesellschaft hat diese Maxime eine möglichst FLACHE UND ÜBERSICHTLICHE STRUKTUR zur Folge.

Übergreifende Aufgaben werden zentral von den jeweiligen Stabsfunktionen, von den Bereichen Flugbetrieb, On Board Service und Technischer Service wahrgenommen. Die beiden letzten Aktivitätsbereiche sind in eigenen Tochtergesellschaften zusammengefasst.

Zentrale Steuergröße EBITDAR

Zentrale ergebnisorientierte Steuergröße in der Gruppe stellt die GEWINNABGRENZUNG EBITDAR dar (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent), also der Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragssteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge. Die Gewinngröße EBITDAR wird in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten generell als die allgemein vergleichbare OPERATIVE ERFOLGSKENNZIFFER verwendet.

Bei Fluggesellschaften, die einen höheren Anteil ihres Fluggeräts bilanzieren und finanzieren, fallen in der Regel höhere Abschreibungen und möglicherweise auch höhere Zinskosten an. Gesellschaften, die mehr Flugzeuge leasen, weisen hingegen einen vergleichsweise höheren Materialaufwand auf, unter dem die Leasingkosten verbucht werden. Die OPTIMIERUNG des Anteils von Flugzeugen in Eigenbesitz gegenüber geleasten Maschinen und damit die Maximierung des operativen Ergebnisses nach Finanzierung kann ebenso sinnvoll nur von der Basis einer EBITDAR-Abgrenzung ausgehen, da sie die operative Steuergröße um beide Aufwandsarten, Abschreibungen und Leasingkosten, adjustiert.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Weitere wichtige operative Steuergrößen in der Luftfahrt und damit auch bei Air Berlin sind der SITZLADEFAKTOR als Maßstab der Flotten- bzw. Flugzeugauslastung. Er ist der Quotient aus zurückgelegten Passagierkilometern (RPK) und angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK). Darüber hinaus messen die DURCHSCHNITTlichen ERLÖSE (YIELDS) JE PASSAGIER, geflogenen Kilometer oder Passagierkilometer die spezifische Umsatzkraft. Air Berlin betreibt zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse ein ausgereiftes Yield Management, das permanent weiter optimiert wird.

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Gesamtwirtschaft

Die internationale Finanzwirtschaft ist spätestens nach der Insolvenz des Investmenthauses Lehman Brothers im vierten Quartal 2008 in eine Krise unvorhersehbaren Ausmaßes geraten. Die Illiquidität auf den Finanzmärkten als deren direkte Folge zwang auch viele Unternehmen der so genannten Realwirtschaft zu drastischen Maßnahmen: Die Sicherung der eigenen Liquidität gewann höchste Priorität. Die Konsequenz dessen war ein abrupter und MASSIVER NEGATIVER LAGERZYKLUS. Zur Schonung der Liquidität wurden Bestellungen storniert, Investitionen angehalten und Zahlungen zeitlich so weit wie möglich nach hinten verschoben. Entsprechend vorgelegte Produktionssektoren, Investitionsgüterhersteller, aber auch der Welthandel und damit die gesamte Infrastruktur- und Transportbranche wurden mit den schärfsten Geschäftseinbrüchen konfrontiert. Der Konsum erwies sich hingegen zunächst überall noch als Konjunkturstütze. Die Welt erlitt im Winter 2008/09, vor allem aber im ersten Quartal 2009, die tiefste Rezession seit acht Jahrzehnten.

Winter 2008/09:
schärfste Rezession seit
80 Jahren

Nachdem die Rettungs- und Stabilisierungsmaßnahmen der Regierungen und Notenbanken zunächst das Finanzsystem stabilisiert hatten, verbesserte sich auch wieder die Liquiditätssituation auf den Finanzmärkten. Ab dem zweiten Quartal 2009 zeigten zusätzlich die massiven Ausgabenprogramme zur STÜTZUNG DER KONJUNKTUR Wirkung. In zahlreichen Ländern gelang es, insbesondere die Beschäftigung von Schlüsselbranchen wie die Automobilindustrie MIT DIREKTEN SUBVENTIONEN („Abwrackprämie“) zu stützen. Insgesamt gelang damit die Umkehr des Lagerzyklus und in der Folge begannen dann auch wieder die Warenströme auf einem allerdings deutlich ermäßigten Niveau zu fließen und die zwischenzeitlich geleerten Läger wurden wieder aufgestockt.

Erholung auf deutlich
ermäßigtem Niveau und
noch nicht selbsttragend

AIR BERLIN IN DEUTSCHLAND

(PASSAGIERE)

BER
6.058.117

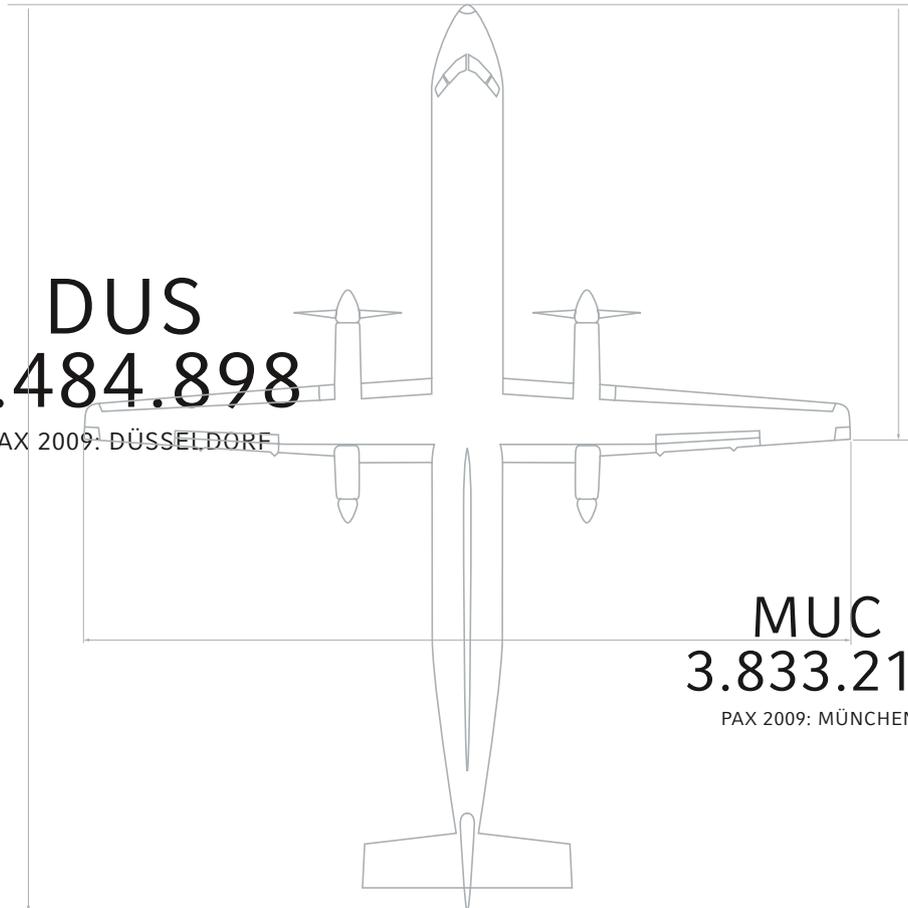
PAX 2009: BERLIN (TXL, SXF)

DUS
6.484.898

PAX 2009: DÜSSELDORF

MUC
3.833.212

PAX 2009: MÜNCHEN





- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

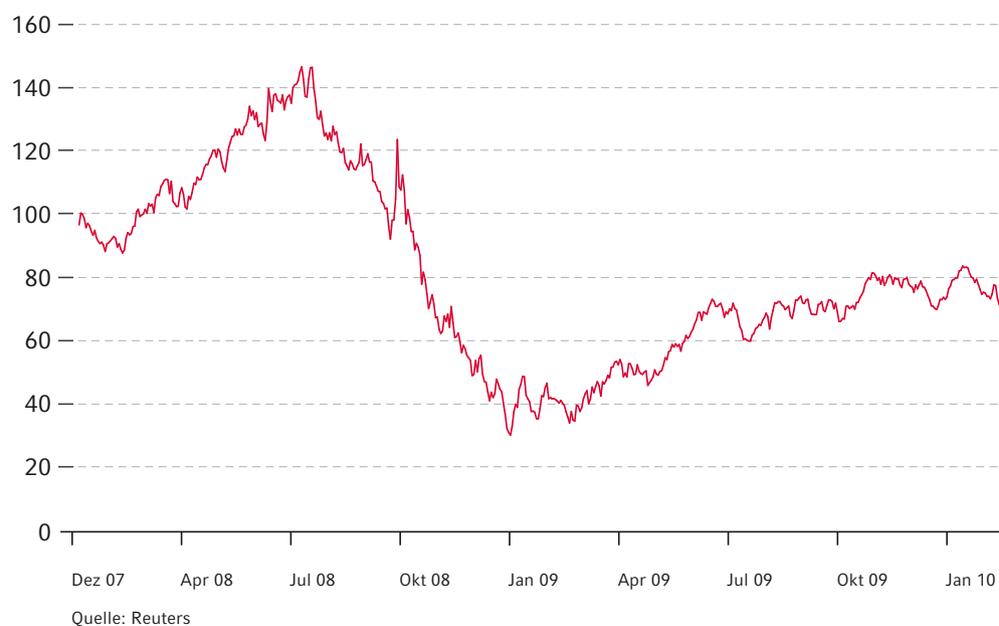
Die Weltkonjunktur, und damit auch Deutschland, befinden sich seit dem zweiten Quartal 2009 wieder auf Wachstumskurs. Dessen DYNAMIK UND TRAGFÄHIGKEIT sind jedoch noch schwach. Dies zeigt die deutliche Beruhigung der industriellen Aktivitäten ab Ende des dritten Quartals, nachdem der zwischenzeitlich positive Lagereffekt wieder abgeflaut war. Nach der ersten vorläufigen Schätzung des Statistischen Bundesamtes vom 13. Januar 2010 ist die deutsche Wirtschaft gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2009 erstmals seit sechs Jahren geschrumpft. Mit – 5,0 Prozent war der Rückgang des preisbereinigten BIP so stark wie noch nie in der Nachkriegszeit. Unter den Ländern der OECD ist dies einer der stärksten Rückgänge. Die OECD erwartet für ihre Mitgliedsländer insgesamt nur einen Rückgang um 3,5 Prozent, für die Länder der OECD-Eurozone einen um 4,0 Prozent.

Der Ölpreis steigt von niedrigem Niveau aus

Nachdem der Rohölpreis im Jahr 2008 EXTREMEN VOLATILITÄTEN ausgesetzt war und amerikanisches Leichtöl (WTI) im Juli 2008 mit 145,31 USD für das 159-Liter-Fass einen historischen Höchststand erreicht hatte, setzte ein ebenso beispielloser Preisrückgang bis auf nur noch ein Drittel dieses Spitzenniveaus ein. Von seinem Tiefpunkt bei 48,86 USD im November 2008 hat sich der WTI-Preis im Jahresverlauf 2009 unter nur geringen Schwankungen sukzessive wieder erholt und im vierten Quartal kurzfristig die Achtzigdollarmarke durchbrochen. Mit einem Jahreschlussstand 2009 von 79,39 USD (2008: 44,60 USD) ist Rohöl im BERICHTSJAHR DAMIT UM 78 PROZENT TEURER geworden. Da der Kerosinpreis sehr eng an den Rohölpreis angelehnt ist, verzeichnet er einen vergleichbaren Anstieg.

Der Ölpreis steigt 2009
um 78 Prozent

West Texas Intermediate Spot (USD)



Kräftiger Renditerückgang in 2009

Die Notenbanken stabilisieren die Zinsmärkte

Das Geschäftsjahr 2009 stand IM ZEICHEN DEUTLICH ERMÄSSIGTER ZINSEN sowie zahlreicher Stabilisierungsmaßnahmen für die Finanzmärkte durch die Notenbanken. Konjunktursorgen und die stark erhöhte Risikoaversion insbesondere gegenüber Credit-Instrumenten führten zu einer Flucht in Staatspapiere und einem entsprechend kräftigen Rückgang der diesbezüglichen Renditen. So rentierten 10-jährige US-Treasuries zu Jahresbeginn bei nur noch 2,60 Prozent. Die Europäische Zentralbank EZB beschloss in ihrer ersten Sitzung 2009, ihren Tendersatz um 50 Basispunkte zu senken und erweiterte den Zielkorridor des Zinstenders um 200 Basispunkte.

Die in der Europäischen Union aufgelegten nationalen Konjunkturprogramme führten zwar zu einem ANSTIEG DES ANGEBOTES AN STAATSANLEIHEN, dem stand jedoch eine enorme Nachfrage – besonders nach Bundeswertpapieren – gegenüber. Die expansive EZB-Politik sowie die gesunkenen Inflationserwartungen drückten die EUR-Rendite im 10-Jahres-Bereich zum Ende des ersten Quartals 2010 stellenweise unter 3,00 Prozent.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

US-Leitzins fällt auf Null

Zur Jahresmitte 2009 trugen die umfangreichen Wertpapieraufkäufe und Zinssenkungen der Zentralbanken dazu bei, eine weitere Verschärfung der weltweiten Vertrauenskrise abwenden zu können. Während die US-Notenbank das LEITZINSNIVEAU FAST AUF NULL abgesenkt hatte, preiste der Kapitalmarkt einen leichten Aufschwung ein und die 10-Jahres-Renditen in den USA stiegen wieder in Richtung 3,50 Prozent an. Während sich in der Eurozone im kurzfristigen Laufzeitsegment durch weiteres Ausreichen von Liquidität eine recht flache Zinsstrukturkurve herausbildete, zog die Kapitalmarktrendite im 10-Jahres-Bereich zum Jahresende leicht bis in den Bereich um 3,30 Prozent an.

Der US-Dollar verlor 2009 an Vertrauen

Devisenmärkte im Zeichen der Dollarschwäche

Während der US-Dollar (USD) in der Vergangenheit traditionell als „sicherer Hafen“ galt, entwickelte sich 2009 ein ungewöhnliches Reaktionsmuster: Er verlor gegen die meisten Währungen. Nachdem der Euro im ersten Quartal 2009 noch mehrere Wochen lang um 1,26 USD notierte, stieg in der Folge der Wert des Euro deutlich an. Im November hatte er einen Stand von knapp über 1,51 USD erreicht. ABNEHMENDER RISIKOAPPETIT der Marktteilnehmer sprach zunächst gegen den US-Dollar und die expansiven Fiskalschritte in den USA wurden mit mittelfristigen Inflationsrisiken verknüpft. Selbst gute US-Daten führten zu Verlusten des Greenback, da der Markt die positiven Nachrichten mit höherer Risikobereitschaft quittierte.

Die Bereitstellung ausreichender Liquidität und die historisch niedrigen USD-Zinsen führten auf der Suche nach Renditemöglichkeiten zusätzlich zu einer Shortpositionierung des USD über den Aufbau so genannter Carry Trades. Der USD übernahm in kürzester Zeit die bisherige Refinanzierungsfunktion typischer Niedrigzinswährungen wie des Schweizer Franken und des japanischen Yen. Des Weiteren trugen wieder aufflammende Diskussionen über den STATUS DES USD ALS RESERVEWÄHRUNG dazu bei, dass sich Teile des Marktes zu Ungunsten des USD positionierten. Erst zum Jahresausklang führten positive Signale vom US-Arbeitsmarkt dazu, dass es zu Teilaufösungen der hohen Longpositionen im Euro kam und sich der Euro zum Jahresausklang bis in den Bereich 1,4300 – 1,4450 abwertete.

Annus horribilis 2009 für
die Luftfahrtbranche

Die Luftfahrtbranche im Jahr 2009

Für die International Air Transport Association IATA, den weltweiten Dachverband der klassischen Full-Fare-Airlines, war das Jahr 2009 DAS SCHLIMMSTE SEINER NACHKRIEGSGESCHICHTE. Das Passagieraufkommen der IATA Luftfahrtgesellschaften war um 3,5 und das Frachtaufkommen um 10,1 Prozent rückläufig. Die IATA-Statistiken decken nach Angaben der Organisation 93 Prozent des internationalen Luftverkehrsaufkommens ab.

Massiver Abschwung
vor allem im ersten
Halbjahr 2009

Damit, so die IATA, ist die Branche 2009 im Passagierverkehr um zweieinhalb und bei der Fracht sogar um dreieinhalb Jahre auf ihren LANGFRISTIGEN WACHSTUMSTREND zurückgeworfen worden. Die Branchenkapazität gemessen an den Angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK) ging um 3,0 Prozent zurück, die Auslastung (Sitzladefaktor) verringerte sich dennoch von 75,9 Prozent im Vorjahr auf 75,6 Prozent in 2009. Die geflogenen Passagierkilometer (RPK) sanken nämlich im Gesamtjahr sogar um 3,5 Prozent.

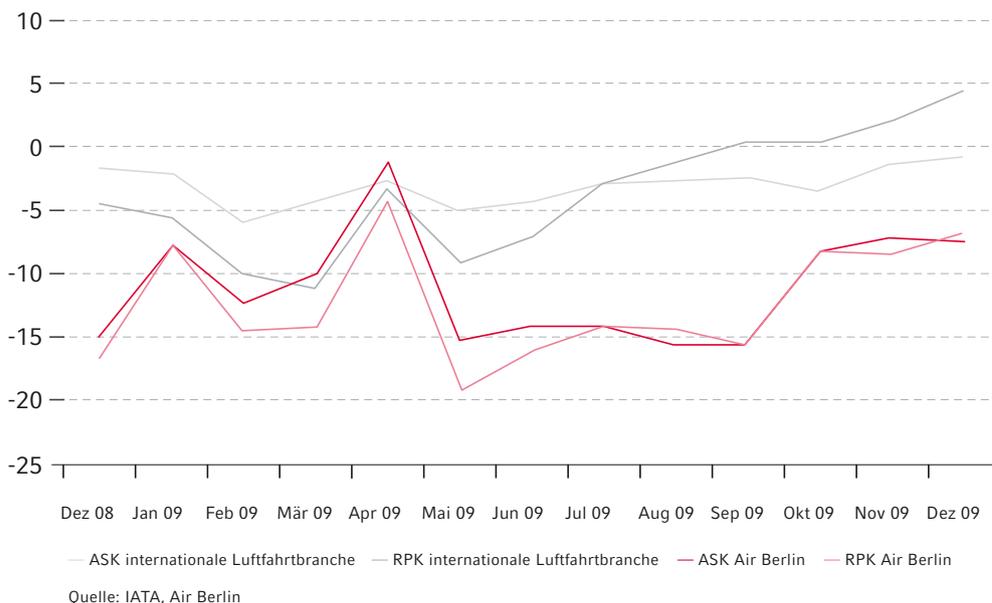
Der Jahresverlauf 2009 zeigt, dass die Branche erst ab September – und dies zunächst auch nur zögerlich – wieder positive Vorjahresvergleichswerte erzielen konnte. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass dies wesentlich auf die schon im vierten Quartal 2008 sehr schwache Basis zurückzuführen ist. Insbesondere der Dezember 2008 hatte EXTREME EINBRÜCHE verzeichnet.

Ein einfacher Vergleich der Branchen-RPK mit der Entwicklung der RPK bei Air Berlin ist allerdings insofern wenig zielführend, als Air Berlin im Geschäftsjahr 2009 konsequent die Verbesserung der Profitabilität ins ZENTRUM DER UNTERNEHMENSSTRATEGIE gestellt hat. Hierzu wurden sehr frühzeitig sowohl die Kapazität als auch die durchschnittliche Streckenlänge und damit die ASK deutlich zurückgeführt und in sehr enger Steuerung an die Nachfrageentwicklung angepasst. Dies zeigt der Verlauf von RPK und ASK: Je enger die beiden Linien zusammen liegen, umso effizienter reagiert die Angebotssteuerung (ASK) auf die Nachfrageentwicklung (RPK). Bei Air Berlin weichen die jeweiligen Monatsveränderungen insbesondere im zweiten Halbjahr 2009 kaum voneinander ab, während die Branchenverläufe deutlich divergieren – ein Indiz für die ausgeprägte Erosion der PROFITABILITÄT DER LUFTFAHRTBRANCHE insbesondere während des ersten Halbjahres 2009. Entsprechend geht die IATA davon aus, dass die Durchschnittserlöse (Yields) der Branche 2009 insgesamt um 5 – 10 Prozent unter das Vorjahresniveau gefallen sind und die Branche weltweit Rekordverluste von insgesamt 11 Mrd. US-Dollar eingeflogen hat. Bei Air Berlin haben die Yields 2009 zugelegt.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

**Internationale Luftfahrtindustrie / Air Berlin: Entwicklung ASK und RPK 2009;
Monatsveränderungen in Prozent gegenüber Vorjahresmonat**



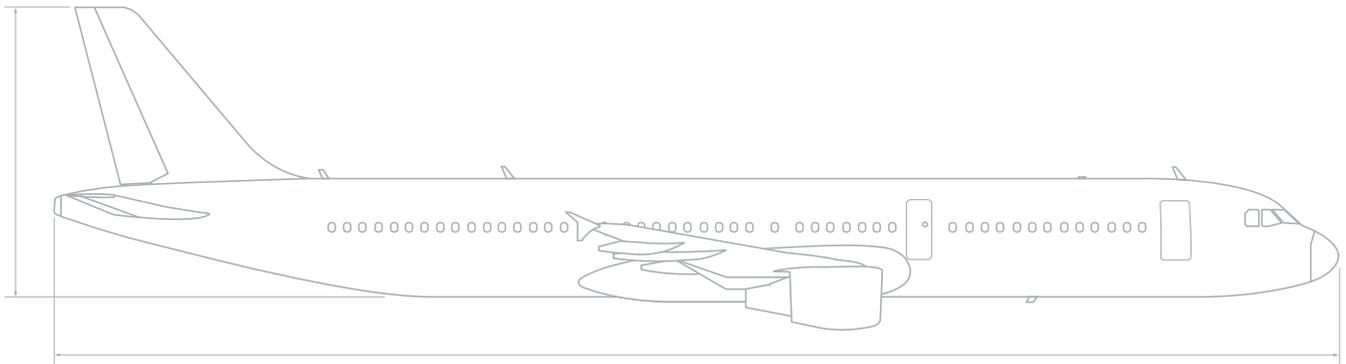
Offensichtlich konnten die Luftfahrtgesellschaften ihre Kapazitäten sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr gar nicht so schnell anpassen, wie die Nachfrage gesunken ist. Das Verlaufprofil der Branchen-RPK erreichte seinen **TIEFPUNKT IM MÄRZ 2009**, damit war auch der Tiefpunkt des jüngsten Zyklus erreicht. Die Kapazitätsanpassungen der Branche konnten 2009 nicht mit dem Passagierrückgang mithalten.

Der Verband der europäischen Fluggesellschaften (**ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES AEA**) hat für seine 36 Mitglied-Airlines im Jahr 2009 einen Rückgang der Passagierkilometer um 4,5 Prozent und des Passagieraufkommens um 5,8 Prozent gemessen. Dieser Einbruch um 20 Millionen von 346 auf 326 Millionen Fluggäste liegt deutlich über dem bisherigen Negativrekord des Jahres 2002, wo als Folge der Terroranschläge des 11. September 14 Millionen weniger Flüge gebucht wurden.

FLUGUMSATZ / ASK

(ASK: ANGEBOTENE SITZPLATZKILOMETER; IN EUROCENT)

+6,94%



5,48
2008

5,86
2009



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Bericht zur Geschäftslage
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Das STATISTISCHE BUNDESAMT kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass der deutsche Personenverkehr in der Luftfahrt im Jahr 2009 erstmals seit dem Jahr 2002 Verluste hinzunehmen hatte. Mit 158 Millionen Fluggästen gab es auf deutschen Flughäfen 2009 ein Minus von 4,8 Prozent. Damit waren die Verluste auch in Deutschland höher als nach den Terroranschlägen in den USA (2002: -3,3 Prozent). Inlandsaufkommen und Auslandsaufkommen entwickelten sich dabei parallel. Im Luftverkehr mit dem Ausland sank die Zahl der Fluggäste um 4,8 Prozent auf 135 Millionen Passagiere, das Inlandsaufkommen nahm um 4,9 Prozent auf 24 Millionen Fluggäste ab.

Die Verkehrszahlen
haben sich im
Jahresverlauf 2009
wieder leicht erholt

Auch die ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV) verzeichnet für die 23 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland 2009 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang der Zahl der Passagiere um 4,8 Prozent auf 180,8 Millionen Passagiere. Bei dieser Zählweise werden die innerdeutschen Flüge sowohl am Start- als auch am Zielflughafen erfasst. In der Luftfracht inkl. Luftpost verringerte sich das Verkehrsaufkommen um 6,7 Prozent auf 3,4 Millionen Tonnen. Allerdings wiesen die jüngsten Monatsvergleiche auch in Deutschland wieder einen, mit der internationalen Entwicklung vergleichbaren, deutlich positiven Trend auf: Im Dezember 2009 stiegen die Passagiernachfrage um 2,6 Prozent und das Luftfrachtaufkommen um 26 Prozent.

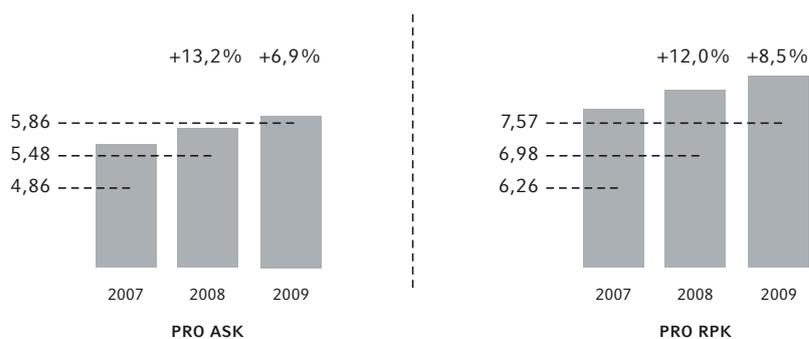
Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung im europäischen Luftverkehr hat Air Berlin mit einem Rückgang der Passagierzahl um 2,3 Prozent und damit trotz des konsequenten Kapazitätsabbaus ÜBERDURCHSCHNITTLICH abgeschnitten.

Low-Cost-Carrier
gewinnen auch 2009
deutlich Marktanteile

2009 hat der Anteil der so genannten LOW-COST-CARRIER am deutschen Flugverkehr erneut und kräftig zugenommen. Einer gemeinsamen Auswertung der Deutschen Flugsicherung und der ADV zufolge entfielen auf sie zur Jahresmitte 2009 mehr als 29 Prozent aller Flugbewegungen auf Deutschlands Flughäfen. 2008 hielten sie noch einen Marktanteil von 25,8 Prozent. 2001 entfielen noch weniger als fünf Prozent aller Flugbewegungen auf Low-Cost-Carrier. Unter den 19 deutschen Low-Cost-Carriern nimmt Air Berlin gemessen an der Anzahl der Starts weiterhin klar den ersten Rang ein. In Europa steht Air Berlin auf Platz drei.

AUSWIRKUNGEN JUMP

(FLUGUMSATZ IN EUROCENT 2007 BIS 2009)



OPERATIVE ENTWICKLUNG

„Jump“ zeigte 2009 seine volle Wirkung

Jump: 2009
ganzjährig wirksam

Das Mitte 2008 gestartete und bis zum Beginn des damaligen Winterflugplans ZÜGIG UMGESETZTE PROGRAMM „JUMP“ zur Verbesserung der Performance in der gesamten Air Berlin Gruppe hat im Geschäftsjahr 2009 seine volle und GANZJÄHRIGE WIRKUNG entfacht. Aufgebaut aus sechs Einzelmodulen, zielte Jump auf die Optimierung und Verbesserung bei der Netz- und Flottenstruktur, bei der Preisgestaltung, auf die Hebung zusätzlicher Erlöspotenziale, die systematische Straffung der operativen Kosten inklusive der Verbesserung der Treibstoffeffizienz, die Straffung der Personalkosten sowie auf die operative Optimierung der Technikbereiche.

Die wesentlichen SPEZIFISCHEN ERTRAGSKENNZIFFERN pro Output-Einheit konnten mit Jump 2008 deutlich verbessert werden, im Berichtsjahr wurden diese Verbesserungen ganzjährig realisiert und schlugen sich entsprechend positiv nieder. So konnten die wesentlichen Performancekennziffern trotz der rezessiven Entwicklung der Luftfahrtbranche im Jahr 2009 insgesamt auf dem VERBESSERTEN NIVEAU gehalten werden. Eine vollständig vergleichbare Berechnung der Kennziffern ist allerdings nicht darstellbar, da sich das im Herbst 2009 übernommene TUIfly-Streckennetz deutlich von dem des Vorjahres unterscheidet. Die nachfolgenden Angaben zum Geschäftsjahr 2008 entsprechen daher den ursprünglich ausgewiesenen, während diejenigen zum Berichtsjahr TUIfly (ab dem 25.10.2009) enthalten.

Der Flugumsatz pro Passagier ist auf dieser Basis im Berichtsjahr zwar auf 106,28 EUR nach 108,28 EUR im Vorjahr gesunken. Der Flugumsatz je ASK erhöhte sich jedoch um 6,9 Prozent auf 5,86 Eurocent nach 5,48 Eurocent und je RPK konnte er um 8,5 Prozent auf 7,57 Eurocent nach 6,98 Eurocent ausgeweitet werden.

Auch bei den Kosten wirkten sich die schon im Vorjahr erzielten Fortschritte 2009 ganzjährig positiv aus. Im Besonderen haben sich die Anstrengungen zur REDUZIERUNG DES TREIBSTOFF-VERBRAUCHS und des damit einhergehenden Aufwands niedergeschlagen. Diese Einsparungen wurden erzielt, obwohl die durchschnittliche Streckenlänge um 9,5 Prozent kürzer war als im Vorjahr und sich der Anteil der verbrauchsintensiven Startvorgänge entsprechend erhöhte. Mit Hilfe der STRECKENNETZOPTIMIERUNG und zahlreicher innovativer Maßnahmen (siehe Kapitel „Nachhaltigkeit“ Seite 80) ist es gelungen, die spezifischen Treibstoffkosten deutlich



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

zurückzufahren. Bei um insgesamt 18,2 Prozent niedrigeren Aufwendungen für Treibstoff und einem Kapazitätsabbau von 10,3 Prozent (ASK) konnten diese pro ASK um 8,8 Prozent reduziert werden. Pro RPK gingen die Aufwendungen für Treibstoff um 7,4 Prozent zurück. Umgekehrt legte die operative Gewinnmarge EBITDAR JE PASSAGIER 2009 um 10,9 Prozent auf 18,04 EUR nach 16,27 EUR im Vorjahr zu. Pro ASK beträgt der Anstieg 20,8 Prozent und pro RPK konnte eine Verbesserung um 22,7 Prozent realisiert werden.

Passagierbeförderung und Flotte

Zu den wesentlichen HERAUSFORDERUNGEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2009 gehörte die möglichst vorausschauend und zeitnah umzusetzende Anpassung von Kapazität, Streckennetz und Flottenmanagement an die seit dem vierten Quartal 2008 stark rückläufige Gesamtnachfrage und veränderte Nachfragestruktur. Dies ist selbst während der sehr volatilen Phase im Frühjahr 2009 weitgehend gelungen, als sich zur allgemeinen Marktschwäche auch noch WETTERKAPRIOLEN im Mittelmeer gesellten und damit der wichtige Frühjahrsreiseverkehr auf dem bedeutenden Drehkreuz Palma de Mallorca nicht unwesentlich betroffen war. Darüber hinaus hat der konsequente Abbau des von der Weltrezession besonders stark in Mitleidenschaft gezogenen INTERKONTINENTALVERKEHRS stabilisierend gewirkt. Dies betraf insbesondere die mit dem Winterflugplan 2008/2009 eingestellten China-Destinationen, wo der internationale Reiseverkehr fast zum Erliegen gekommen war, sowie den Transatlantikverkehr und Frequenzreduzierungen nach Südafrika und Fernost.

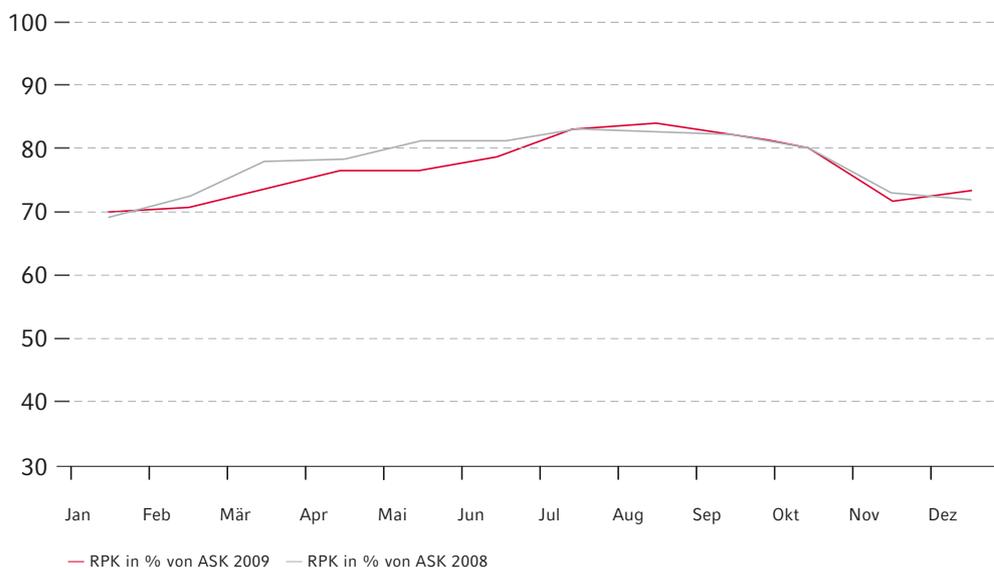
Effiziente Anpassung
der Kapazitäten an die
Marktentwicklung

Erfolgreiche
Steuerung der ASK

Der Anteil der verkauften (RPK) an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK) hat sich im Frühjahr 2009 gegenüber dem Vorkrisenniveau des ersten Halbjahres 2008 dennoch nur wenig abgeschwächt. Mit dieser erfolgreichen STEUERUNG VON KAPAZITÄT, STRECKENNETZ UND FLOTTENMANAGEMENT konnte Air Berlin – zusammen mit den eingeleiteten Kostensenkungsmaßnahmen – im Gegensatz zur Branche im zweiten Quartal 2009 Ertragsverbesserungen realisieren und die Gewinnzone erreichen.

Insgesamt wurde die Kapazität gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern bis Jahresende 2009 gegenüber dem Vorjahr gezielt um 10,3 Prozent zurückgenommen, während die verkauften Sitzplatzkilometer um 11,6 Prozent zurückgingen.

Verkaufte Sitzplatzkilometer (RPK) in Prozent der Angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK)



Die Auslastung sinkt 2009 nur um 1,1 Prozentpunkte

Die Air Berlin Gruppe hat im Berichtsjahr insgesamt 27.911.193 Passagiere, inklusive etwas über 400.000 Passagieren aus dem übernommenen TUIfly-Streckennetz ab dem 25.10.2009, befördert. Im Vorjahr hat Air Berlin 28.559.220 Fluggäste befördert. Trotz der GEZIELTEN KAPAZITÄTSANPASSUNG und Streckenoptimierungen ergibt sich damit ein deutlich unterdurchschnittlicher Rückgang um 3,7 Prozent ohne den Einfluss des TUIfly-Streckennetzes. Die Gesamtzahl der angebotenen Sitze wurde um 0,9 Prozent auf 36.124.762 nach 36.443.866 zurückgeführt. Entsprechend ist der SITZLADEFAKTOR im Berichtsjahr um 1,10 Prozentpunkte auf 77,26 Prozent zurückgegangen. Er lag damit um 1,66 Prozent über dem Durchschnitt der IATA-Fluggesellschaften.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	+/- %	2009	2008
Flugzeuge	21,60	152	125
Flüge	(3,36)	213.399	220.808
Destinationen	6,3	134	126
Sitzplatzkapazität (Tsd.)	(0,88)	36.125	36.444
Fluggäste (Tsd.; Pax)	(2,27)	27.911	28.559
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	(1,10)*	77,26%	78,36%
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	(10,30)	50,66	56,48
Verkaufte Sitz-Kilometer (Mrd.; RPK)	(11,62)	39,16	44,31
Zahl der Blockstunden	(7,04)	426.608	458.921
Durchschnittliche Streckenlänge (km)	(9,55)	1.402	1.550

* Prozentpunkte
2009: inklusive TUIfly; 2008: wie berichtet

Deutliche Flottenvergrößerung durch TUIfly

Die GESAMTZAHL DER FLUGZEUGE hat sich 2009 gegenüber dem Vorjahr auf 152 Maschinen erhöht. Hierin sind die durch TUIfly hinzugekommenen 15 Flugzeuge enthalten. Hierdurch, aber auch mit dem wie geplant durchgeführten ZUKAUF WEITERER ACHT HOCHMODERNER Q400 TURBOPROPS, hat sich die Zusammensetzung der Flotte verändert. Mit der Übernahme der Maschinen der TUIfly hat der Anteil der Boeing-Maschinen deutlich zugenommen, insbesondere sind elf B737-700 und zunächst auch zwei B737-300 hinzugekommen. Diese beiden Maschinen wurden im Februar 2010 aber wieder abgestoßen. Durch die etwas älteren Maschinen der TUIfly ist das Durchschnittsalter der Flotte leicht von 4,6 Jahren im Vorjahr auf 5,5 Jahre im Berichtsjahr gestiegen. Dennoch gehört die Flotte der Air Berlin Gruppe auch weiterhin zu den jüngsten in Europa.

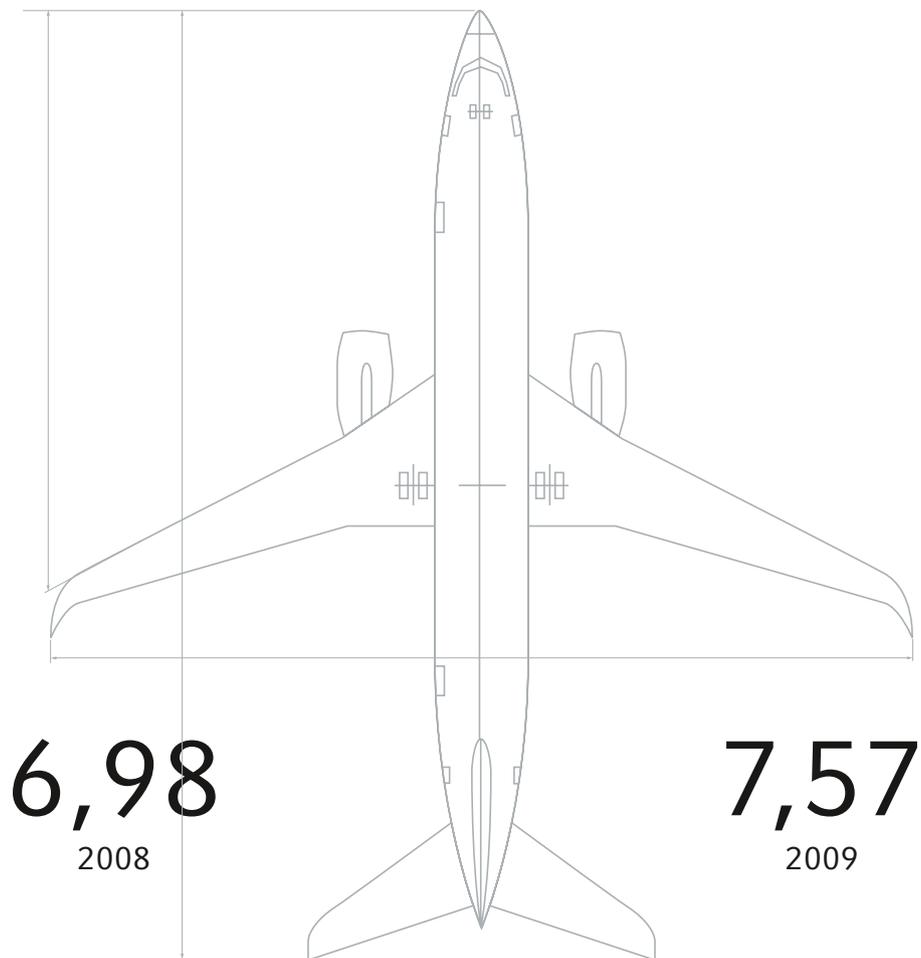
Triebwerkswartung für 123 Flugzeuge an SR Technics ausgelagert

Der schweizerische Technikdienstleister SR TECHNICS UND AIR BERLIN haben im Dezember 2009 eine Reihe von VERTRÄGEN FÜR TRIEBWERKWARTUNG abgeschlossen. Während deren zehnjähriger Vertragslaufzeit übernimmt SR Technics den Unterhalt eines beträchtlichen Teils der Triebwerke der Air Berlin Flotte, bestehend aus rund 55 Flugzeugen der Airbus A320-Familie, 13 Airbus A330 sowie rund 55 Boeing 737 Next-Generation. Im Rahmen der Vereinbarungen führt SR Technics umfassende Wartungsdienstleistungen für Triebwerke von Air Berlin aus. Dazu gehören die planmäßigen Triebwerküberholungen sowie die Unterstützung im Bereich Field Team Assistance. Die Dienstleistungen werden im SR Technics Engine Maintenance Center in Zürich erbracht. Als Bestandteil der neuen Geschäftsbeziehung haben Air Berlin und eine weitere Konzerngesellschaft der Muttergesellschaft von SR Technics,

FLUGUMSATZ / RPK

(RPK: REVENUE PASSENGER KILOMETERS; IN EUROCENT)

+8,54%





- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Mubadala Development Company, eine Sale-and-Lease-Back-Vereinbarung für bis zu zwölf Reservetriebwerke im Wert von rund 100 Mio. USD abgeschlossen. SR Technics übernimmt die Wartung dieser Triebwerke im Rahmen der 10-jährigen Laufzeit der Verträge mit Air Berlin.

Die Flugzeugflotte der Air Berlin Gruppe

	Anzahl Ende 2009	Anzahl Ende 2008
A319	16	18
A320	36	32
A321	8	6
A330-200	10	10
A330-300	3	3
B737-300	2	0
B737-700	27	16
B737-800	37	35
B757	2	2
B767	1	1
Q400	10	2
Total	152	125

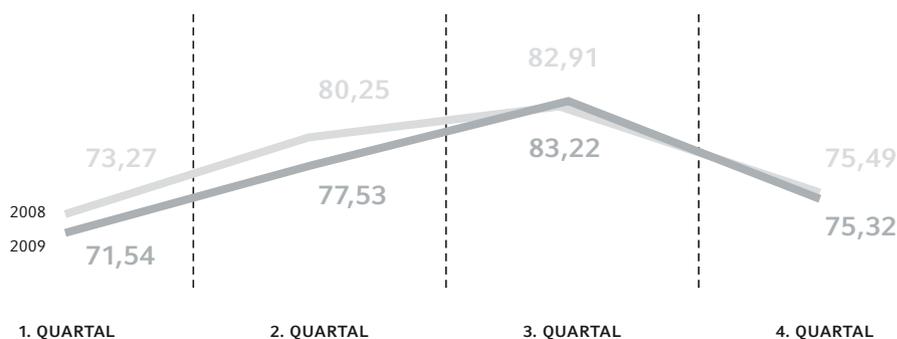
2009: inklusive TUIfly; 2008: wie berichtet

Passagieraufkommen auf den zehn wichtigsten Zielflughäfen*

Air Berlin Gruppe (1. Jan. – 31. Dez.)	+/- % 09 vs 08	2009	2008
Düsseldorf	(2,2)	6.484.898	6.630.066
Palma de Mallorca	(1,6)	6.275.305	6.377.709
Berlin (TXL, SXF)	7,1	6.058.117	5.654.234
München	(11,8)	3.833.212	4.348.332
Hamburg	2,8	2.991.004	2.910.453
Nürnberg	(6,3)	2.312.864	2.469.077
Köln	15,0	1.720.621	1.495.742
Zürich	(3,8)	1.638.834	1.704.086
Wien	2,7	1.368.611	1.332.219
Hannover	(2,2)	1.304.979	1.334.883
Sonstige	(3,9)	19.520.827	20.322.496
TOTAL	(2,0)	53.509.272	54.579.297

* An- und Abflüge, inklusive Verbindungsflüge
2009: inklusive TUIfly; 2008: wie berichtet

GEZIELTE KAPAZITÄTSANPASSUNG (OPTIMIERTES STRECKENNETZ:
SITZLADEFAKTOR IM SCHWIERIGEN JAHR 2009 WEITGEHEND STABIL)



Die mit der OPTIMIERUNG DES STRECKENNETZES schon im Vorjahr eingeleitete Konzentration des Passagieraufkommens auf die zehn größten Zielflughäfen wurde auch im Geschäftsjahr 2009 fortgeführt: Während das Passagieraufkommen der kleineren Destinationen zusammengekommen um 3,9 Prozent zurückging, sind die Passagierzahlen der ZEHN WICHTIGSTEN FLUGHÄFEN nur um 0,8 Prozent gesunken. Ohne die TUIfly-Verbindungen wäre der Rückgang der kleineren Destinationen sogar noch etwas deutlicher ausgefallen. Dieser gewünschte Effekt führt per Saldo zu höherer Effizienz und geringeren spezifischen Kosten.

Mit +7,1 Prozent hat die deutsche Hauptstadt gegen den Trend deutlich zugelegt, dies wäre auch ohne TUIfly der Fall gewesen. 2009 haben in Berlin erstmals mehr als sechs Millionen Fluggäste bei Air Berlin ein- bzw. ausgecheckt. Hintergrund ist die Kapazitätsausweitung im Zuge der Aufnahme ZAHLREICHER NEUER CITY-VERBINDUNGEN. Ebenfalls gewachsen ist das Passagieraufkommen in Wien. Auch dort hat Air Berlin neue City-Verbindungen eröffnet, die auf Anhub auf eine große Resonanz gestoßen sind. Mit -1,6 Prozent hat das wichtige Drehkreuz Palma de Mallorca überdurchschnittlich abgeschnitten. Der Rückgang in Düsseldorf erklärt sich im Wesentlichen durch die Stilllegung von Transatlantikrouten. Die deutliche Abschwächung in München resultiert ebenfalls aus dem Rückbau der Langstrecke sowie einigen im Zuge der Streckennetzoptimierung gestrichenen europäischen und innerdeutschen Destinationen.

Saisonalität der Auslastung (Pax/Kapazität)

		2009	2008*
Q1	Pax	5.469.980	5.831.160
	Kapazität	7.646.149	7.958.891
	Auslastung	71,54%	73,27%
Q2	Pax	7.244.842	7.663.876
	Kapazität	9.344.345	9.550.057
	Auslastung	77,53%	80,25%
Q3	Pax	8.262.982	8.612.079
	Kapazität	9.929.492	10.387.392
	Auslastung	83,22%	82,91%
Q4	Pax	6.933.389	6.452.105
	Kapazität	9.204.776	8.547.526
	Auslastung	75,32%	75,49%
Gesamtjahr	Pax	27.911.193	28.559.220
	Kapazität	36.124.762	36.443.866
	Auslastung	77,26%	78,36%

2009: inklusive TUIfly; 2008: wie berichtet



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Anteil der Vertriebskanäle am Ticketverkauf 2009 in Prozent

	2009	2008
Einzelticketverkauf	62,20	60,40
Website Air Berlin	26,06	25,20
Service-Center Air Berlin	1,78	2,00
Ticket-Counter Air Berlin	1,38	1,90
Reisebüros	30,48	29,0
Interne Verkäufe	2,50	2,30
Charter und Reiseveranstalter	37,80	39,60

2009: inklusive TUIfly; 2008 wie berichtet

Ausgewogene und starke Vertriebswege stabilisieren den Geschäftsverlauf

Air Berlin verkaufte ihre Tickets im Geschäftsjahr 2009 zu 62,2 Prozent im Einzelticketverkauf und zu 37,8 Prozent bei Chartergesellschaften und Reiseveranstaltern (Bulk Tickets). Der hohe Bulk-Ticket-Anteil stellt für Air Berlin weiterhin ein EINZIGARTIGES ALLEINSTELLUNGSMERKMAL unter den europäischen Low-Cost-Carriern dar. Diese sind im Charter-Geschäft so gut wie nicht vertreten. Auch der Einzelticketverkauf weist bei Air Berlin eine Besonderheit auf: Ein im Branchenvergleich weit überdurchschnittlicher Teil aller Flugscheine wird über den klassischen Weg des VERKAUFS IN REISEBÜROS abgesetzt. Air Berlin verfügt damit über einen ausgewogenen Mix an starken und hervorragend etablierten Vertriebswegen. Zwischenzeitliche Schwächephasen bei dem einen werden oft von einer besseren Entwicklung der anderen Vertriebswege kompensiert, das Geschäft insgesamt damit stabilisiert.

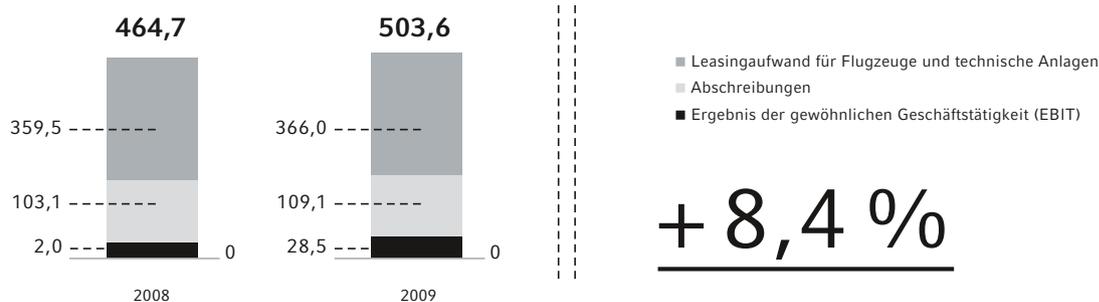
Erlöse aus Zusatzangeboten und Dienstleistungen rund ums Fliegen

	2009 EUR Mio.	2009 %	2008* EUR Mio.	2008* %
Bordverkauf	33,1	20,3	35,2	22,4
Übergepäck	18,8	11,6	14,3	9,1
Air Berlin Card	3,8	2,3	2,9	1,8
Sitzplatzreservierung	7,9	4,9	8,0	5,1
Technik	39,6	21,0	30,6	19,5
Werbung	13,2	8,1	13,3	8,5
Provisionen, Gebühren, Sonstige	46,3	31,7	52,8	33,6
Summe	162,7	100,0	157,1	100,0

2009: inklusive TUIfly; 2008 wie berichtet

EBITDAR

(IN MIO. EURO)



ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

In den folgenden Ausführungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage werden angepasste Abschlusszahlen des Geschäftsjahres 2008 verwendet. Die Anpassungen beziehen sich auf die im Rahmen des Vielfliegerprogramms von Air Berlin („topbonus-Programm“) an die Kunden ausgegebenen Bonusmeilen. Diese sind gemäß IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“ ab 1. Januar 2009 mit einer rückwirkenden Anpassung der Vorjahre nach der Deferred-Income-Methode zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Weitere Erläuterungen finden Sie in Anhangsangabe 4p auf Seite 135. Darüber hinaus enthalten die Angaben zum Berichtsjahr die Aktivitäten des ab 25. Oktober 2009 übernommenen TUIfly-Streckennetzes.

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2009 stand im Zeichen der weltweiten Rezession, die sich besonders schwer in der internationalen Luftfahrtindustrie ausgewirkt hat. Air Berlin konnte die negativen gesamtwirtschaftlichen Einflüsse insgesamt jedoch besser abfedern als die Branche. Der Umsatz blieb mit 3.240,3 Mio. EUR im Berichtsjahr um 4,4 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres (3.388,5 Mio. EUR; die Anwendung von IFRIC 13 führte zu einer Reduzierung um 12,2 Mio. EUR).

Erlöse aus Einzelplatzverkäufen nur wenig verändert

Dabei konnten die Erlöse aus dem VERKAUF VON EINZELPLATZTICKETS mit 1.845,4 Mio. EUR mit einem Rückgang um knapp ein Prozent nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (1.863,3 Mio. EUR) gehalten werden. Die CHARTERERLÖSE ermäßigten sich hingegen um 8,8 Prozent auf 1.121,1 Mio. EUR nach 1.229,1 Mio. EUR. Des Weiteren gingen die Umsätze aus dem BORDVERKAUF – wesentlich bedingt durch den Rückbau der Langstrecke – um 6,0 Prozent auf 33,1 Mio. EUR nach 35,2 Mio. EUR zurück. Die Erlöse aus sonstigen Leistungen ermäßigten sich vornehmlich aus dem gleichen Grund um 7,7 Prozent auf 240,7 Mio. EUR nach 260,9 Mio. EUR. Diese Leistungen umfassen Frachtdienste, technische Dienstleistungen und Zusatzleistungen wie beispielsweise Kredit- und Air Berlin Karten, Platzreservierung, Übergepäck, Werbe- und Provisionseinnahmen.

Die SONSTIGEN BETRIEBLICHEN ERTRÄGE summierten sich im Geschäftsjahr 2009 auf 42,4 Mio. EUR nach 38,6 Mio. EUR. Die Gesamtleistung hat sich im Berichtsjahr um 4,2 Prozent auf 3.282,8 Mio. EUR nach 3.427,1 Mio. EUR im Vorjahr zurückgebildet.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Zahlreiche Fortschritte auf der Kostenseite

Auf der Kostenseite hat Air Berlin die wesentlichen Verbesserungen der allgemeinen operativen Performance aus dem Programm Jump erstmals ganzjährig erzielt. Entsprechend konnten zahlreiche AUFWANDSPOSITIONEN ÜBERDURCHSCHNITTLICH STARK ZURÜCKGEFÜHRT werden. Dieses Ergebnis wurde erzielt trotz des deutlich höheren Anteils der Kurz- und Mittelstrecken-destinationen am Streckennetz, die aufgrund der größeren Anzahl von Starts und Landungen höhere durchschnittliche Kosten verursachen als die Langstrecke.

Die Verbesserungen zeigen sich unter dem MATERIALAUFWAND insbesondere in den um 12,7 Prozent geringeren Aufwendungen für Catering, unter den SONSTIGEN OPERATIVEN AUFWENDUNGEN im 43,2-Prozent-Rückgang der Aufwendungen für Verkaufsprovisionen an Agenturen, beim 22,4-Prozent-Rückgang des sonstigen Personalaufwands, insbesondere für Trainingszwecke, und bei den Aufwendungen für die Reisekosten des fliegenden Personals (-10,3 Prozent). Mit der Optimierung des Streckennetzes konnten darüber hinaus die Flughafengebühren um 1,8 und die Gebühren für Navigation um 3,6 Prozent gesenkt werden.

Der Aufwand für Treibstoff sinkt um über 18 Prozent

Wesentlich entlastet hat der STARKE RÜCKGANG DER AUFWENDUNGEN FÜR TREIBSTOFFE: Sie sind um 18,2 Prozent auf 715,4 Mio. EUR nach 874,3 Mio. EUR im Vorjahr gefallen. Hier haben sich nicht nur die insgesamt niedrigeren Marktpreise positiv niedergeschlagen, sondern auch die signifikanten Treibstoffeinsparungen aufgrund der permanenten Anstrengungen zur VERBRAUCHSENKUNG. Mit Hilfe dieser Maßnahmen konnte der Verbrauch unter sonst gleichen Bedingungen im Geschäftsjahr 2009 um 11.000 Tonnen bzw. 1,0 Prozent reduziert werden. Per Saldo sind die Materialkosten um 7,1 Prozent auf 2.193,2 Mio. EUR nach 2.359,8 Mio. EUR gefallen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen trotz des um 19,2 Prozent erhöhten EDV-Aufwands mit 511,3 Mio. EUR nach 515,9 Mio. EUR um 0,9 Prozent unter dem Vorjahreswert. DER PERSONALAUFWAND wurde um 1,2 Prozent auf 440,7 Mio. EUR nach EUR 446,3 Mio. im Vorjahr zurückgeführt.

EBITDAR steigt um 8,4 Prozent

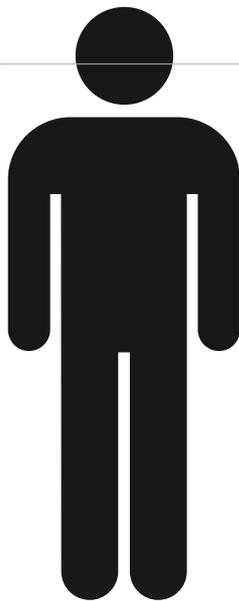
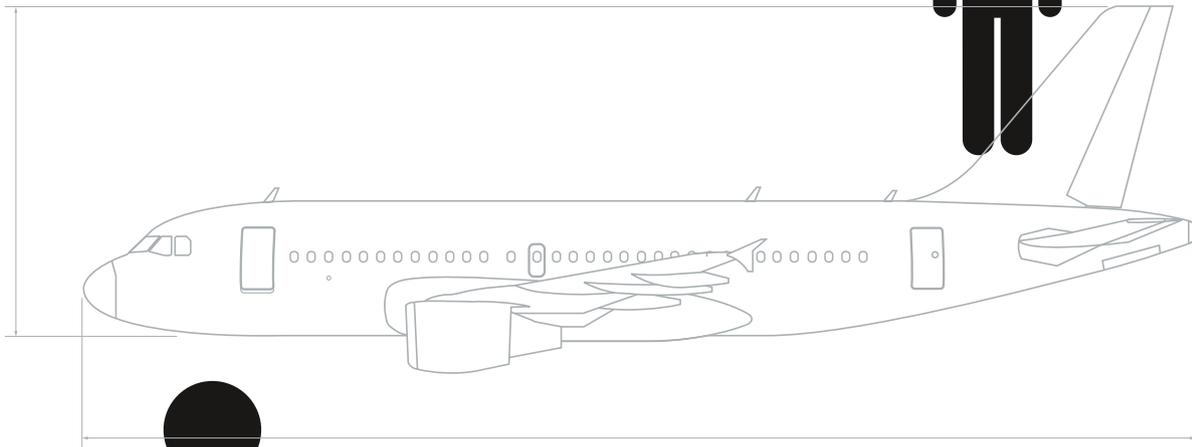
Die GESAMTEN OPERATIVEN KOSTEN auf der EBITDAR-Ebene lagen im Berichtsjahr mit 2.779,1 Mio. EUR nach 2.962,5 Mio. EUR um 6,2 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres und weisen damit einen gegenüber der Gesamtleistung spürbar stärkeren Rückgang auf. Entsprechend hat sich die Gewinnkennziffer EBITDAR (Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragssteuern, Abschreibungen, Amortisationen und Leasingaufwand) im Geschäftsjahr 2009 um 8,4 Prozent auf 503,6 Mio. EUR nach 464,7 Mio. EUR verbessert.

KOSTEN UND ERTRÄGE

(ANGABEN PRO PASSAGIER)

-6,2 %

GESAMTE OPERATIVE KOSTEN



+1.362 %

EBIT



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

EBIT steigt um 26,5 auf
28,5 Mio. EUR

Die LEASINGAUFWENDUNGEN für Fluggerät sind im Wesentlichen aufgrund der per Saldo größeren Flotte um 1,8 Prozent auf 366,0 Mio. EUR nach 359,5 Mio. EUR gestiegen. Die Abschreibungen stiegen um 5,8 Prozent auf 109,1 Mio. EUR nach 103,1 Mio. EUR. Damit hat sich der GEWINN VOR FINANZERGEBNIS UND STEUERN (EBIT) mit 28,5 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2009 nach 2,0 Mio. EUR im Vorjahr mehr als vervierzehnfacht.

Das Finanzergebnis hat sich von -72,0 Mio. EUR im Vorjahr auf -51,0 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2009 verbessert. Hierzu hat wesentlich der RÜCKKAUF VON WANDELANLEIHEN mit einem Nennwert von insgesamt 84,0 Mio. EUR im zweiten Halbjahr 2009 beigetragen. Aus der Transaktion wurde ein Ertrag von 21,3 Mio. EUR erzielt.

Deutliche
Verbesserung
des EBT

Das ERGEBNIS VOR STEUERN stellt sich im Geschäftsjahr 2009 damit auf -21,7 Mio. EUR nach -70,0 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steuerertrag in Höhe von 12,2 Mio. EUR beträgt das Nettoergebnis des Berichtsjahres -9,5 Mio. EUR nach -83,5 Mio. EUR im Vorjahr. Das Ergebnis je Aktie bezogen auf die 2009 jahresdurchschnittlich ausstehenden 73,523 Mio. Stück Aktien beträgt damit -0,13 EUR nach -1,27 EUR im Vorjahr (unverwässert und verwässert). 2008 standen jahresdurchschnittlich 65,539 Mio. Aktien aus.

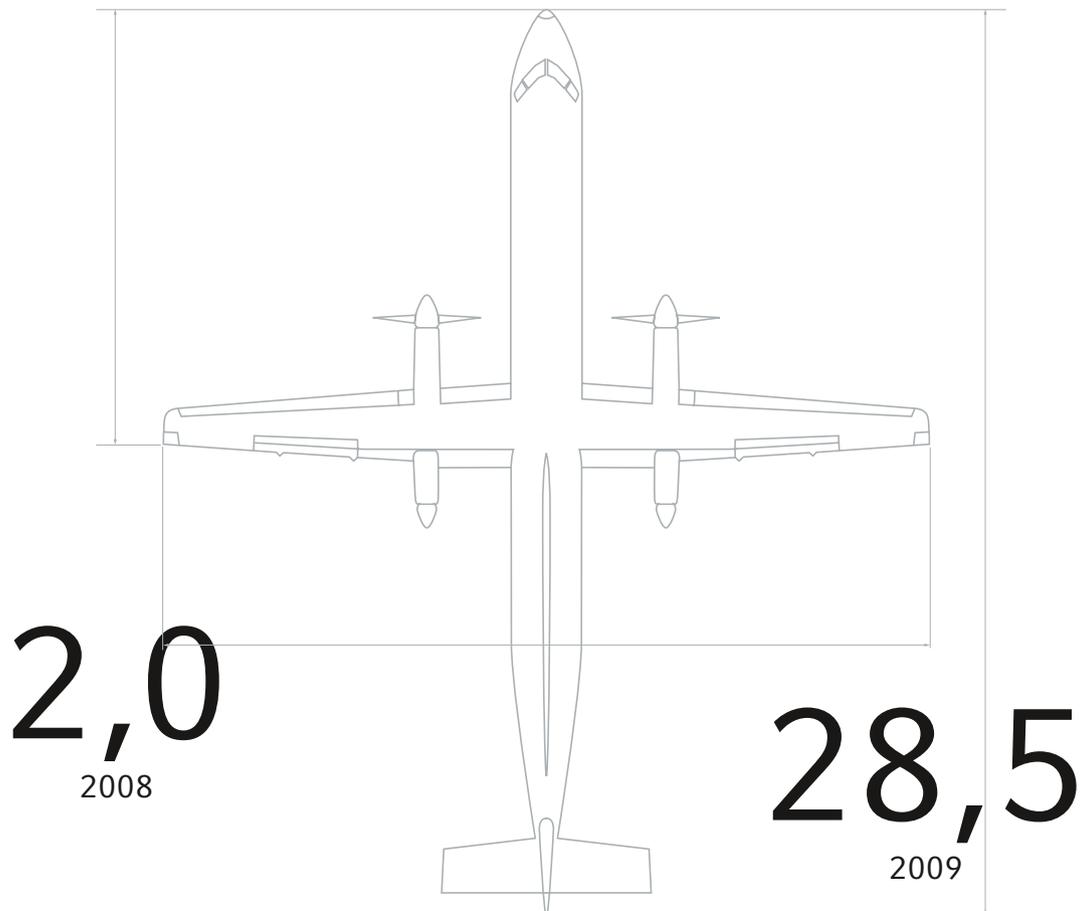
Vermögenslage

Die BILANZSUMME des Air Berlin Konzerns hat sich im Berichtsjahr 2009 gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich um 0,1 Prozent auf 2.411,5 Mio. EUR erhöht. Die Erstanwendung von IFRIC 13 zum 1. Januar 2009 beeinflusste das Eigenkapital, die latenten Steueransprüche sowie die Rechnungsabgrenzungen (siehe Anhangangabe 4p auf Seite 135).

EBIT

(IN MIO. EURO)

+1.325%





- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Bericht zur Geschäftslage
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Strukturelle Verschiebungen auf der AKTIVSEITE ergeben sich aus dem 6,1-prozentigen Rückgang des langfristigen Vermögens, unter anderem bedingt durch einen Rückgang des Sachanlagevermögens um 4,7 Prozent. Von diesem Rückgang sind im Wesentlichen technische Anlagen und Maschinen, also Ausrüstung auf dem Boden, betroffen. Das langfristige Vermögen trägt zu 68,1 nach 72,6 Prozent zur Bilanzsumme bei. Dem steht ein Anstieg des kurzfristigen Vermögens um 16,5 Prozent gegenüber, sein Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich von 27,4 auf 31,9 Prozent. Diese Ausweitung ist zum größten Teil auf die im Zuge der im Geschäftsjahr 2009 durchgeführten Kapitalmaßnahmen KRÄFTIG GESTIEGENEN LIQUIDITÄTSBESTÄNDE zurückzuführen. Die liquiden Mittel erhöhten sich um 104,9 Mio. EUR oder 39,1 Prozent auf 373,2 Mio. EUR.

Deutliche Verbesserung der Finanzierungsstruktur

Die Passivseite der Bilanz hat sich 2009 WESENTLICH VERÄNDERT. Mit mehreren erfolgreich durchgeführten KAPITALMASSNAHMEN wurde das Eigenkapital wesentlich gestärkt. Darüber hinaus haben sich stichtagsbedingte Wertstellungsveränderungen von Sicherungsinstrumenten positiv im Eigenkapital ausgewirkt. Es ist im Geschäftsjahr 2009 um 64,0 Prozent auf 610,0 Mio. EUR nach 372,0 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Die EIGENKAPITALQUOTE stieg von 15,4 Prozent am Geschäftsjahresende 2008 auf 25,3 Prozent am Bilanzstichtag 2009. Zusammen mit dem Abbau der Verschuldung – insbesondere im kurzfristigen Bereich – konnte damit die Finanzierungsstruktur insgesamt deutlich verbessert werden.

Erfolgreiche Kapitalmaßnahmen

Mit drei Kapitalerhöhungen am 4. und 10. Juni sowie am 19. Oktober hat Air Berlin insgesamt 19.509.093 neue Stammaktien ausgegeben. Dies erfolgte zu Aktienpreisen von 3,50 EUR für 11.071.700 Aktien und von 3,97 EUR für 8.437.393 Aktien. Die BRUTTOERLÖSE AUS DER AUSGABE DER NEUEN AKTIEN belaufen sich auf 72,2 Mio. EUR (netto: 67,8 Mio. EUR). 85.226.196 Stammaktien im Nominalwert von 0,25 EUR und 50.000 A Shares im Nominalwert von 1,00 GBP sind gezeichnet und voll eingezahlt. Darin enthalten sind 177.600 Eigenaktien, die im Zusammenhang mit einem Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten werden. Die Ausgabe einer neuen Wandelanleihe bei gleichzeitigem Teilrückkauf einer ausstehenden Wandelanleihe hat zu einer weiteren Stärkung des Eigenkapitals geführt: deren Eigenkapitalanteil zum 31. 12. 2009 überstieg denjenigen am 31.12.2008 um 24,3 Mio. EUR.

Das Fremdkapital sinkt 2009 insgesamt um 235,5 Mio. EUR

Das LANGFRISTIGE FREMDKAPITAL sank um 3,5 Prozent auf 978,4 Mio. EUR nach 1.013,9 Mio. EUR. Insbesondere die langfristigen Finanzschulden sowie die langfristigen Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten wurden um 9,7 bzw. 4,5 Prozent zurückgeführt. Im Gegenzug sind die langfristigen Anteile der negativen Marktwerte von Derivaten stichtagsbedingt gestiegen.

Das KURZFRISTIGE FREMDKAPITAL wurde zum Bilanzstichtag 2009 auf 823,1 Mio. EUR nach 1.023,1 Mio. EUR im Vorjahr reduziert. Dies entspricht einem Rückgang um 19,5 Prozent. Nachdem die kurzfristigen Finanzschulden schon im Vorjahr signifikant um EUR 78,4 Mio. bzw. 64,1 Prozent auf EUR 44,0 Mio. abgebaut worden waren, wurden sie 2009 um weitere 30,4 Mio. EUR bzw. um 69,0 Prozent auf 13,6 Mio. EUR reduziert. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 5,9 Prozent auf 334,9 Mio. EUR, die kurzfristigen Anteile der Verbindlichkeiten aus Derivativen konnten nahezu vollständig abgebaut werden, von 236,7 Mio. EUR im Vorjahr auf 12,8 Mio. EUR zum 31. 12. 2009.

Nettoverschuldung und Gearing deutlich reduziert

Die NETTOVERSCHULDUNG wurde im Berichtsjahr deutlich um 187,9 Mio. EUR bzw. 24,7 Prozent abgebaut. Sie betrug am 31. Dezember 2009 noch 574,1 Mio. EUR nach 762,0 Mio. EUR im Vorjahr. Das GEARING (Nettoverschuldung in Prozent des Eigenkapitals) lag Ende 2009 bei 94,1 Prozent nach 204,8 Prozent im Vorjahr.

Finanzlage

Operativer Netto-Cashflow steigt auf das Elffache in 2009

Der OPERATIVE CASHFLOW des Geschäftsjahres 2009 beträgt 184,2 Mio. EUR nach 44,3 Mio. EUR im Vorjahr bei Abschreibungen von 109,1 Mio. EUR (Vorjahr: 103,1 Mio. EUR) und einem operativen Gewinn (EBIT) von 28,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2,0 Mio. EUR). Der Lieferungs- und Leistungsbereich beeinflusste den operativen Cashflow durch einen Rückgang bei den Forderungen um 21,5 Mio. EUR sowie einen Anstieg der Verbindlichkeiten um 26,7 Mio. EUR. Darüber hinaus sind die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten um 36,5 Mio. EUR gestiegen. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt 53,8 Mio. EUR (Vorjahr: 32,5 Mio. EUR) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit 130,4 Mio. EUR nach 11,8 Mio. EUR im Vorjahr.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
 - Bericht zur Geschäftslage**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Der CASHFLOW AUS DER INVESTITIONSTÄTIGKEIT betrug im Berichtsjahr -68,7 Mio. EUR nach -156,8 Mio. EUR im Vorjahr. Während vor dem Hintergrund der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung die Zahlungen für langfristige Vermögenswerte inklusive geleisteter Anzahlungen um 25,0 Prozent auf 173,5 Mio. EUR zurückgefahren wurden, stiegen die Mittelzuflüsse aus Verkäufen von Anlagevermögen um 45,2 Prozent auf 106,0 Mio. EUR.

Der CASHFLOW AUS DER FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT ist im Berichtsjahr wesentlich geprägt von der Nettotilgung verzinslicher Finanzschulden in Höhe von 92,2 Mio. EUR (Vorjahr: 60,7 Mio. EUR), der Ausgabe neuer Stammaktien, die Nettozuflüsse von 67,8 Mio. EUR erbrachten, und dem Nettozufluss in Höhe von 65,3 Mio. EUR aus der Ausgabe neuer und dem Rückkauf ausstehender Wandelanleihen. Insgesamt sind 2009 aus der Finanzierungstätigkeit 40,9 Mio. EUR zugeflossen, während 2008 noch 60,7 Mio. EUR abgeflossen waren. Im Geschäftsjahr 2009 sind damit per Saldo Zahlungsmittel in Höhe von 102,6 Mio. EUR zugeflossen. 2008 waren 205,7 Mio. EUR abgeflossen.

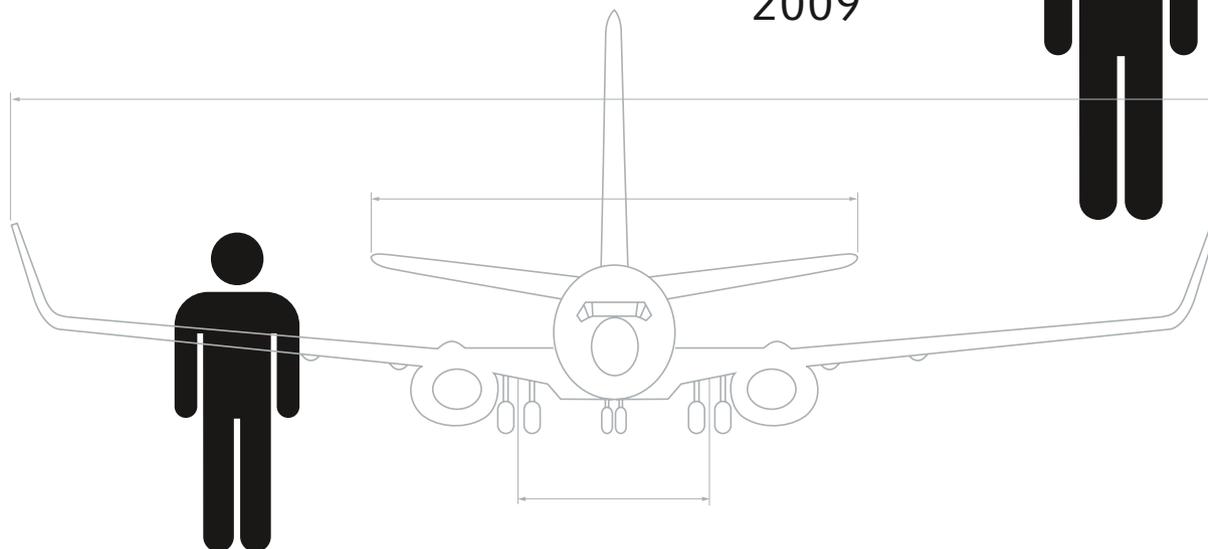
OPERATIVER CASHFLOW

(ANGABEN IN MIO. EUR)

+315,8%

184,2

2009



44,3

2008



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Soziale Verantwortung**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

SOZIALE VERANTWORTUNG

Mobilität und Nachhaltigkeit. Bei Air Berlin kein Widerspruch. Ganz im Gegenteil: Als die freundliche Airline für die ganze Familie und den verantwortungsvollen Vielflieger nehmen wir unsere Verpflichtungen ernst. Der Gegenwart und der Zukunft gegenüber.

NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit ist bei
Air Berlin Teil der
Unternehmensstrategie

Nachhaltigkeit hat traditionell einen festen Platz in der Unternehmenskultur von Air Berlin: Wirtschaftlicher Erfolg fußt auf sozial- und umweltverträglichem Handeln. Dieses Leitbild möchte Air Berlin ihren unterschiedlichen Interessengruppen – von den Aktionären, Investoren, Finanzanalysten bis zu den Kunden und Mitarbeitern – vermitteln. Eine gute Umweltbilanz, ein fest etabliertes gesellschaftliches Engagement und ein AUF NACHHALTIGKEIT AUSGELEGTES STRATEGISCHES MANAGEMENT sind die besten Voraussetzungen, um auch in Zukunft ganz vorne mitzufliegen.

Als energieintensiver Branche kommt der Luftfahrt beim Klimawandel eine besondere Verantwortung zu. Deshalb räumt Air Berlin dem Umweltschutz höchste Priorität ein. Zahlreiche technische Innovationen zur Verbesserung der Umweltbilanz hat Air Berlin sogar als „FIRST MOVER“ eingesetzt. So nutzte Air Berlin als erste europäische Airline schon ab dem Jahr 2001 Winglets für ihre Boeing-Flotte. Die Flügelspitzen verbessern die Aerodynamik und senken den Kerosinverbrauch um rund drei Prozent. Mittlerweile sind Winglets in der Luftfahrt Standard.

Allein 2009 war das Ergebnis dieser Bemühungen eine ERSPARNIS VON 32.000 TONNEN CO₂ auf vergleichbarer Strecke. Das entspricht dem CO₂-Ausstoß eines Airbus A330 auf 225 Flügen von Düsseldorf nach New York.

Air Berlin ist unter
dem Gesichtspunkt der
Nachhaltigkeit ein
attraktives Investment

Für die Bemühungen um ökologisches, ökonomisches und soziales Gleichgewicht wurde Air Berlin 2009 gewürdigt. So bezeichnet die renommierte Nachhaltigkeitsagentur oekom research AG Air Berlin auch unter Berücksichtigung nachhaltiger Aspekte als ATTRAKTIVES INVESTMENT. oekom research hat Air Berlin zudem MIT DEM INVESTMENTSTATUS „PRIME“ ausgezeichnet. Ein „Prime“-Rating erhalten nur Unternehmen, die im Rahmen des jährlichen oekom Corporate Responsibility Ratings zu den führenden Unternehmen ihrer Branche gehören und die Mindestanforderungen in den Bereichen Ökologie und Soziales erfüllen. Positiv bewertet hat oekom vor allem die progressive Flottenpolitik, den Fokus auf Effizienz im operativen Bereich und das Kundenmanagement der Air Berlin.

Neueste Technik
sichert bei Air Berlin
die höchsten
Umweltstandards

Die Air Berlin Flotte: effizient und modern

Air Berlin nutzt konsequent den technologischen Fortschritt und investiert seit ihrer Gründung vor mehr als 30 Jahren in NEUESTE TECHNIK. Umweltbewusstsein und wirtschaftlicher Nutzen gehen hierbei Hand in Hand: Kerosin hat am operativen Kostenblock einen Anteil von rund 22 Prozent.

Mit einem Durchschnittsalter von 5,5 Jahren gehört die Air Berlin Flotte in Europa heute zu den jüngsten und umweltfreundlichsten. Die Jets fliegen besonders leise und verfügen über eine exzellente Treibstoffbilanz, KLAR BESSER ALS DER BRANCHENDURCHSCHNITT. 2009 wurde der durchschnittliche spezifische Treibstoffverbrauch (gemessen in Litern pro 100 Passagierkilometer) nochmals leicht verbessert. 2008 noch bei 3,70 Litern, wurde er im Berichtsjahr um 1,6 Prozent auf 3,64 Liter gesenkt. Viele große europäische Luftfahrtgesellschaften verbrauchen im Schnitt mehr als vier Liter. Und alle neu gelieferten Flugzeuge erfüllen den höchsten Lärmschutzstandard.

Q400 Turboprops
fliegen wirtschaftlicher
als ein Auto

Highlights der jüngsten Flottenmodernisierung waren der schon 2008 zu Ende gebrachte Ersatz der alten Fokker 100 durch die BESONDERS VERBRAUCHSARMEN BOMBARDIER TURBOPROP Q400 Maschinen sowie der älteren Boeing 737 Classic durch die moderne Boeing 737 Next Generation. Die Q400 arbeiten mit modernsten, sehr leisen Sechsstab-Propeller-Turbinen. Mit einer Kerosinersparnis von 30 bis 40 Prozent sind sie pro Passagier wirtschaftlicher als ein durchschnittlicher Personenwagen – bei annähernd gleichen Reisezeiten wie in einem Düsenjet.

Innovationen für mehr Öko-Effizienz

Eine moderne Flotte und neueste Triebwerke sind die Basis öko-effizienten Fliegens. Doch nur ein nach ökologischen Aspekten ausgerichteter Flugbetrieb kann mit modernem Fluggerät auch alle EINSPARPOTENZIALE erzielen. Air Berlin entwickelt deshalb permanent neue Maßnahmen zur Verbrauchsverringerung. Spezielle Effizienztrainings verbessern das Umweltbewusstsein der Piloten: Ökonomisch-ökologisches Fliegen ist einer der Schwerpunkte in Training und Prüfung.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Soziale Verantwortung**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Zahlreiche Innovationen zur Verbrauchsverringerung...

Einsparpotenzial besteht von der Flugplanung über die Flugphase bis hin zum Boden. Vor jedem Flug optimiert MODERNE SOFTWARE je nach Wetter, Zuladung, Luftraumsituation und anderen Faktoren Strecke und Flughöhe. Air Berlin nutzt ein ausgeklügeltes Treibstoff-Management, das vor jedem Flug die optimale Betankung inklusive Reservekraftstoff feststellt. 2009 wurden allein hierdurch 492 Tonnen Kerosin bzw. 1.554 Tonnen CO₂ gespart. Air Berlin hat zudem die Ausweichflughafen-Planung weiter optimiert und dadurch weitere 1.311 Tonnen Kerosin beziehungsweise 4.130 Tonnen CO₂ gespart.

Das „Traffic Flow Restrictions“-Modul (TFR) ist eine weitere Innovation zur Kerosineinsparung. Es ergänzt das Flugplanungssystem und ermöglicht es Air Berlin, die Flugwege unter Berücksichtigung von aktuellen Luftstraßenbeschränkungen auf die WIRTSCHAFTLICHSTE ROUTE zu optimieren. So wird der Treibstoffverbrauch um bis zu zwei Prozent gesenkt. Ergebnis 2009: 2.295 Tonnen weniger Kerosin bzw. 7.252 Tonnen CO₂. Zusätzlich wählt das Cockpit während des Fluges das jeweils passende Höhen- und Geschwindigkeitsprofil aus. Allein hierdurch wurden im Berichtsjahr 5.698 Tonnen CO₂ weniger emittiert.

Am Boden benötigen die Jets Strom für die Versorgung der Bordsysteme sowie zum Starten der Triebwerke. Zu diesem Zweck verfügen die Flieger über ein mit Kerosin betriebenes Hilfsaggregat (Auxiliary Power Unit, APU). Air Berlin hat die Verwendung der APU AUF EIN MINIMUM REDUZIERT und greift, wo möglich, auf stationäre Bodenstromanlagen oder mobile Generatoren zurück. Dadurch wurden 2009 weitere 7.770 Tonnen CO₂ weniger emittiert.

... effizientere Anflüge und weniger Fluglärm ...

Bei den beiden neuesten technischen Innovationen, dem Softwaresystem „SafeRoute™“ und dem satellitengestützten Anflugnavigationssystem GLS, ist AIR BERLIN IN EUROPA ERNEUT VORREITER. SafeRoute™ ermöglicht es, auch auf Flughäfen mit hoher Verkehrsdichte ohne Verzögerung zu landen. Das System errechnet zwischen ankommenden Flugzeugen den optimalen Abstand für den Landeanflug. So werden WARTESCHLEIFEN VERMIEDEN und die Passagiere sparen wertvolle Zeit. Mit der neuen Software sollen zunächst die Boeing- und später auch die Airbusflotte ausgestattet werden.

Mit der satellitengestützten Navigationstechnik GLS („Global Positioning Landing System“) können Landeanflüge effizienter und leiser gestaltet werden. Im Gegensatz zum derzeitigen

Instrumentenlandesystem ILS, das nur gerade Anflüge erlaubt, können mit GLS die Anflugrouten variabler – zum Beispiel um dicht besiedelte Gebiete herum – geflogen werden. Durch seine Wetterunabhängigkeit können Warteschleifen und Verspätungen vermieden und dadurch wiederum Kerosin gespart werden.

55 Kilogramm Papier in Form von Landekarten und umfassenden Handbüchern sind vermeidbarer Ballast. Hier bietet das „papierlose Cockpit“ (LPC), an dessen Entwicklung Air Berlin maßgeblich beteiligt ist, Abhilfe. Als erste Airline weltweit setzte Air Berlin bereits 2005 auf digitale Flugkarten. Ziel ist es, bis 2011 auf die Verwendung von Papier im Flugbetrieb völlig zu verzichten. Der Beitrag zum Umweltschutz steigt bis dahin auf 1.970 Tonnen weniger CO₂ und 625 Tonnen weniger Kerosin.

MITARBEITER

Mitarbeiterzahl 2009
nur wenig verändert

Nach 8.311 im Vorjahr beschäftigte Air Berlin zum 31.12.2009 insgesamt 8.278 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei stellten die 4.413 Frauen gegenüber den 3.865 Männern die Mehrheit von 53,3 Prozent. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 4,9 Jahren bei der Air Berlin Gruppe beschäftigt und 36,1 Jahre alt. Air Berlin beschäftigt insgesamt 596 Menschen im Ausland, davon 247 in Spanien und 299 in der Schweiz.

In der Air Berlin Gruppe arbeiteten Ende des Berichtsjahres 1.866 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit. Davon nutzen 1.053 Air Berlin Mitarbeiter aus dem Bereich Cockpit/Cabin ein ARBEITSZEITMODELL mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat“ nennt.

Abhängig von der jeweiligen Situation an den verschiedenen Einsatzorten der Air Berlin wurden einer bestimmten Anzahl von Kapitänen und/oder Copiloten bzw. Flugbegleitern im Kalenderjahr 2009 bis zu maximal 6 Freimonate gewährt. Die TEILZEITQUOTE liegt damit bei 22,5 Prozent.

Mitarbeiterstruktur Air Berlin

	31.12.2009	31.12.2008
Piloten	1.321	1.380
Kabinenpersonal	3.168	3.301
Technisches Personal	1.110	1.118
Verwaltung/Service/Sonstige	2.679	2.512
Summe	8.278	8.311

2008 wie berichtet



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Soziale Verantwortung**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Vielfältige Ausbildungswege bei Air Berlin

Air Berlin legt Wert auf gute Entwicklungsmöglichkeiten für jeden einzelnen Beschäftigten und trägt dem mit einem vielfältigen Angebot an AUS- UND FORTBILDUNGSMÖGLICHKEITEN Rechnung. Dazu gehört es, jungen Menschen einen Erfolg versprechenden Start ins Berufsleben zu ermöglichen und ihnen optimale Bedingungen für ihre persönliche Zukunft zu bieten. Bei Air Berlin steht den Jugendlichen ein Spektrum von mehreren klassischen und technisch orientierten Ausbildungsberufen zur Verfügung. Ausgebildet wird zum/zur „Reiseverkehrs- und Luftverkehrskaufmann/-frau“, „Büro- bzw. Industriekaufmann/-frau“ und „Kaufmann/-frau für Bürokommunikation“. Für technisch interessierte Jugendliche besteht zudem die Möglichkeit, sich zum/zur „Fluggerätemechaniker/-in“ und „Elektroniker/-in für luftfahrttechnische Systeme“ ausbilden zu lassen.

Kaufmännische und technische Ausbildungswege

2009 konnten 38 junge Frauen und Männer im kaufmännischen und technischen Bereich bei Air Berlin ins Berufsleben starten. Im kaufmännischen Bereich entfallen zwei Drittel der Auszubildenden auf die Berufe REISEVERKEHRS- UND LUFTVERKEHRSKAUFLEUTE, aber auch eine Ausbildung zum/zur BÜRO- BZW. INDUSTRIEKAUFMANN/-FRAU und KAUFMANN/-FRAU FÜR BÜROKOMMUNIKATION wird angeboten. Die technischen Berufe FLUGGERÄTE-MECHANIKER/-IN und ELEKTRONIKER/-IN FÜR LUFTFAHRTTECHNISCHE SYSTEME runden das Ausbildungsangebot ab. Verteilt über alle Ausbildungsjahrgänge hinweg waren Ende des Berichtsjahres 114 Auszubildende in der Air Berlin Group beschäftigt. 26 Auszubildende konnten im Kalenderjahr 2009 ihre Ausbildung erfolgreich abschließen und in ein Arbeitsverhältnis übernommen werden. Weiterhin stellt Air Berlin ein breites Angebot an PRAKTIKUMSPLÄTZEN zur Verfügung, so dass zum 31.12.2009 insgesamt 89 Praktikanten in verschiedenen Fachbereichen eingesetzt wurden.

Air Berlin bildet ihre Flugbegleiter selbst aus

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden 469 FLUGBEGLEITER EINGESTELLT UND AUSGEBILDET. Im Vorjahr waren es 192. In den speziellen Fachlehrgängen werden Sicherheits- und Notfall-schulung, der Service an Bord, Erste Hilfe, Kommunikations- und Ansagentraining sowie Trainingsflüge und diverse praktische Übungen angeboten. Die Schulungsdauer beträgt sechs Wochen.

Die AIR BERLIN FLIGHT SCHOOL bildet in Zusammenarbeit mit der TFC GmbH Käufer (Technic Flight Consulting) seit 2007 zum Verkehrsflugzeugführer aus. Wer sich für eine Pilotenschulung bei Air Berlin entscheidet, erhält eine – höchsten internationalen Standards entsprechende – zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis. Im Februar 2009 hatte die Air Berlin Flight School als erste Flugschule in Deutschland die Ausbildungsgenehmigung des Luftfahrtbundesamtes für die MULTI-CREW PILOT LICENCE (MPL) erhalten.

Die Air Berlin Flight School ist führend

Die Air Berlin Flight School gehört zu den ersten Flugschulen, die diesen neuen Ausbildungsstandard angeboten haben. Die zukunftsweisende MPL-Fluglizenz ist auf die Anforderungen moderner Fluggesellschaften ZUGESCHNITTEN und macht eine Ausbildung bei Air Berlin noch attraktiver. 2009 starteten bereits die ersten vier Pilotenschüler mit der neuen Pilotenlizenz als Copiloten bei der Air Berlin Group. Insgesamt befanden sich Ende 2009 76 Schüler in der Pilotenschulung. Auch 2010 bietet Air Berlin wieder Flight-School-Kurse an.

Mitarbeiterkommunikation und Beteiligung

Flache Hierarchien, kurze Wege, offene Kommunikation

Bei Air Berlin wird hierarchieübergreifend eine POLITIK DER „OFFENEN TÜR“ gelebt. Die bewusst flach gehaltene Organisationshierarchie sorgt für kurze Wege, intensiviert die Kultur des Miteinander und fördert die Kommunikation. Die Mitarbeiter werden regelmäßig, umfassend und zeitnah über alle sie betreffenden Belange des Unternehmens informiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung und die finanzielle Situation finden von Air Berlin besondere Berücksichtigung. Dies erfolgt zum einen über das zentrale Medium der Mitarbeiterkommunikation, das eigene Intranet (Corporate Web) und zum anderen über die REGELMÄSSIGEN „MITARBEITERBRIEFE“ des Board of Directors. Neue Mitarbeiter erhalten als Starterkit ein Informationspaket mit allerlei Wissenswertem rund um Air Berlin und ihre neue Anstellung.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Soziale Verantwortung**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

SOZIALES ENGAGEMENT

Als VERANTWORTUNGSBEWUSSTES UNTERNEHMEN sieht sich Air Berlin verpflichtet, die Entwicklung der Gesellschaft in positivem Sinne zu fördern. Das Wohlergehen, die Sicherheit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter, Kunden und aller Menschen, mit denen die Gesellschaft direkt und indirekt in Berührung kommt, stellen daher für Air Berlin hohe und schätzenswerte Güter dar. Integraler Bestandteil der UNTERNEHMENSKULTUR ist es, die persönliche Würde, die Privatsphäre und die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeiter zu respektieren. Air Berlin 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.

Chancengleichheit aus Prinzip

Vor dem Hintergrund des ALLGEMEINEN GLEICHBEHANDLUNGSGEBOTS in der Europäischen Union werden alle allgemeinen Arbeitsbedingungen und personellen Prozesse kontinuierlich auf mögliche Diskriminierungen hin überprüft und die Führungskräfte über die diesbezüglichen gesetzlichen Anforderungen informiert.

Multinational: Air Berlin beschäftigt Menschen aus 68 Nationen

Gegenseitiger Respekt und gelebte Vielfalt sind bei Air Berlin selbstverständlich. Als international agierendes Unternehmen schafft Air Berlin nicht nur Mobilität über Grenzen hinweg, die Gesellschaft VERBINDET MENSCHEN UND KULTUREN auf der ganzen Welt. Diese Vielfalt wird auch intern gelebt: Im Geschäftsjahr 2009 beschäftigte Air Berlin Mitarbeiter mit 68 verschiedenen Nationalitäten.

Air Berlin bietet ihren Mitarbeitern Altersvorsorgemodelle

Work-Life-Balance und die Vereinbarkeit von Arbeit und Familie

Air Berlin legt großen Wert auf eine familienfreundliche Personalpolitik, denn nur motivierte Mitarbeiter tragen auch langfristig zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens bei. Die Mitarbeiter darin zu unterstützen, zwischen Beruf- und Privatleben ein Gleichgewicht zu wahren, ist daher wichtiger Bestandteil der PERSONALSTRATEGIE.

Air Berlin unterstützt ihre Mitarbeiter bei der persönlichen Absicherung im Alter mit verschiedenen Altersvorsorgemodellen. Damit wird den Anforderungen der DEMOGRAFISCHEN ENTWICKLUNG und den Veränderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen Rechnung getragen.

Mit Herz und Verstand – gesellschaftliches Engagement bei Air Berlin

Hilfe für kranke Kinder

Die Förderung von sozialen Projekten hat bei Air Berlin Tradition. So engagiert sich die Gesellschaft seit 14 Jahren für die CHRISTIANE HERZOG STIFTUNG. Die Stiftung setzt sich für junge Menschen mit Mukoviszidose ein, der häufigsten erblichen Stoffwechselerkrankung. Air Berlin fliegt jährlich an Mukoviszidose erkrankte Kinder zu Klimakuren auf die Insel Gran Canaria, initiiert Spendenaktionen und hilft, Veranstaltungen der Stiftung zu finanzieren. Die Air Berlin Mitarbeiter unterstützen die Stiftung mit Lagerverkäufen und ähnlichen Aktionen.

2008 hat Air Berlin den „AIR BERLIN FONDS FÜR ALS-THERAPIEFORSCHUNG AN DER CHARITÉ“ ins Leben gerufen. ALS (Amyotrophe Lateralsklerose) ist eine degenerative Erkrankung des motorischen Nervensystems. Durch den Fond erhält die ALS-Ambulanz der Charité jährlich 100.000 Euro. Die intensive Therapieforschung dient der längerfristigen Ursachenaufklärung und fördert die Entwicklung wirksamer Medikamente.

Air Berlin engagiert sich für „EIN HERZ FÜR KINDER“ und gibt ihren Fluggästen die Möglichkeit, zu helfen. Seit Anfang 2009 können Air Berlin Gäste, die ihren Flug auf der Internetseite airberlin.com buchen, die Hilfsorganisation „Ein Herz für Kinder“ unterstützen. Während des Buchungsprozesses wird dem Kunden die Möglichkeit angezeigt, einen Euro zu spenden. Entschieden er sich für die freiwillige Spende, wird der Betrag dem Flugpreis hinzugerechnet. Kein einziger Cent fließt in die Verwaltung. Die Spendengelder kommen beispielsweise Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, Kinderkliniken sowie Suppenküchen zugute. Bislang wurden hierdurch mehr als 125.000 Euro generiert.

Air Berlin unterstützt darüber hinaus zahlreiche Projekte im kulturellen Bereich. Hierbei handelt es sich nicht nur um spektakuläre Events, sondern auch um regionale, qualitativ HOCHWERTIGE VERANSTALTUNGEN, die ohne Unterstützung durch die Wirtschaft gar nicht stattfinden könnten.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
- Risikobericht**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

RISIKOBERICHT

Vorbereitet sein. Verantwortungsvolles Risikomanagement erkennt Risiken rechtzeitig und hilft, sie erfolgreich zu managen. Oder sie zu vermeiden – wie bei der Sicherheit des Fliegens. Und: Wer seine Risiken kennt, kann Chancen besser nutzen.

RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM

Wichtigste Maxime:
Risiken frühzeitig
erkennen und
beherrschen

Als international ausgerichtetes Luftfahrtunternehmen ist Air Berlin in einem von vielfältigen Chancen und Risiken geprägten Umfeld tätig. Das frühzeitige Erkennen und Beherrschen dieser Risiken und die Nutzung von sich bietenden Chancen stellt einen zentralen Bestandteil der Unternehmensführung dar. Sie wird bei Air Berlin durch ein UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM unterstützt. Als integraler Bestandteil des Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses werden hier Chancen und Risiken systematisch erfasst und bewertet.

Regelmäßige Reviews in Zusammenarbeit mit den Risikoträgern stellen die Früherkennung von Potenzialen und Gefahren sicher und ermöglichen eine WIRKSAME STEUERUNG. Ein wesentlicher Bestandteil der monatlichen Executive Meetings ist die Diskussion von Chancen und Risiken. Falls Executive Directors besondere Maßnahmen für erforderlich halten, können diese zeitnah eingeleitet werden.

Unternehmensweites
Compliance-Programm
für die Sicherheit

Das derzeit bestehende Risikomanagement-System ist integraler Bestandteil des gesamten Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Die erfassten Risiken werden regelmäßig über einen Software-gestützten Prozess aktualisiert. Die Risikoberichterstattung beinhaltet die Durchsicht und Bewertung aller Risiken der einzelnen Bereiche. Daran schließt sich bei Bedarf die Neuerfassung hinzugekommener Risiken, die Neubewertung hinsichtlich deren EINTRITTSWAHRSCHEINLICHKEITEN bzw. MÖGLICHEN SCHADENSHÖHEN für bestehende Risiken sowie die Kennzeichnung von nicht mehr bestehenden Risiken an. Generell wird hierbei eine quantitative, d.h. monetäre Bewertung der Risiken durchgeführt, eine qualitative Bewertung ist nur in Ausnahmefällen zulässig.

Von großer Bedeutung für die Geschäftstätigkeit sind auch die Regelungen der nationalen und internationalen Behörden und Institutionen, insbesondere in Bezug auf SICHERHEIT. Ein unternehmensweites Compliance-Programm stellt die Erfassung von Änderungen sowie die Einhaltung und Anpassung aller Prozesse an die aktuellen Regelwerke sicher.

Die ausgewogene
Kundenstruktur
begrenzt die
Marktrisiken

BRANCHENRISIKEN

Die Luftfahrtbranche zeichnet sich durch HOHE WETTBEWERBSINTENSITÄT aus. Hierbei steht Air Berlin nicht nur in Konkurrenz mit anderen Airlines, sondern – insbesondere auf der Kurzstrecke – auch mit anderen Beförderungsmöglichkeiten am Boden. Diesem Wettbewerb stellt sich Air Berlin mit seinem erfolgreichen HYBRID-GESCHÄFTSMODELL, das qualitativ hochwertige Leistungen für Einzel- und Charterreisende, Privat- und Geschäftskunden bietet. Diese Positionierung ERLAUBT EINE HOHE FLEXIBILITÄT, um die branchentypischen saisonalen Nachfrageschwankungen auszugleichen. Eine attraktive Palette von Zusatzleistungen und das topbonus-Kundenbindungsprogramm runden das Angebot ab.

Auch die Einführung des Emissionshandels wird Einfluss auf die Marktsituation in der Luftfahrtbranche nehmen. Air Berlin bereitet sich im Rahmen entsprechender Projekte umfassend auf diese Neuerung vor.

FINANZRISIKEN

Ausschließlich
marktübliche Absiche-
rungsgeschäfte

Air Berlin ist als international agierendes Luftfahrtunternehmen den SCHWANKUNGEN DER KEROSINPREISE, Zinsen und Wechselkurse – hier insbesondere der Kursentwicklung des US-Dollars – ausgesetzt. Vor allem mögliche Anstiege des Kerosinpreises führen zu erhöhten Aufwandspositionen, die durch ein permanentes Hedging umfassend abgesichert werden. Über eine REVOLVIERENDE SICHERUNG für die entsprechend definierten Zeiträume werden vorab eventuelle Risiken reduziert. Dazu werden mit namhaften Finanzdienstleistern die an den internationalen Märkten üblichen Finanztermingeschäfte abgeschlossen.

Zur systematischen Steuerung der Zins- und Währungsrisiken wird ein gruppenweites Treasury-Management-System innerhalb des bestehenden Risikomanagementsystems eingesetzt. Dabei erfolgt neben der Darstellung aller Grundgeschäfte und der entsprechend revolvierend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte eine umfassende Kalkulation der MARKTGERECHTEN BEWERTUNG und Effektivität der eingegangenen Sicherungsbeziehungen inklusive des Berichtswesens gemäß IAS 39.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Risikobericht
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Richtlinien zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren. Kernelement ist hierbei insbesondere ein solides Liquiditätsmanagement, das durch eine umfassende Finanz- und Liquiditätsplanung gewährleistet wird.

OPERATIONALE RISIKEN

Im Rahmen des Risikomanagement-Systems werden auch die bei Air Berlin wie bei jeder Fluggesellschaft vorliegenden operationalen und technischen RISIKEN DES FLUGBETRIEBS abgedeckt. Diese werden systematisch erkannt, bewertet und durch entsprechende Maßnahmen gesteuert.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

Die wesentlichen Faktoren für die AUFRECHTERHALTUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT und die Absicherung der Zuverlässigkeit des Flugbetriebs bestehen in einer zuverlässigen Versorgung mit Treibstoff und anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, dem Zugang zu attraktiven Zielflughäfen sowie in einer modernen, leistungsfähigen und verbrauchsarmen Flugzeugflotte.

**Modernstes Fluggerät
minimiert die Risiken
des Fliegens**

Eine MODERNE FLOTTE verringert entscheidend die Kosten für Wartung und Reparatur. Air Berlin pflegt daher langfristig angelegte Kundenbeziehungen zu den Flugzeugherstellern Airbus, Boeing und Bombardier und sichert sich damit den Zugang zum jeweils modernsten Fluggerät. Neben bestehenden Lieferverträgen mit beiden Herstellern verfügt Air Berlin auch über Optionen zum Kauf von weiteren Flugzeugen zu fest vereinbarten Preisen. Neben eigenen Maschinen setzt Air Berlin eine Flotte von geleaseten Flugzeugen mit kurzen- und mittelfristigen Leasing-Laufzeiten ein. Der geringeren Kapitalbindung steht hierbei die geringere langfristige Kalkulationssicherheit gegenüber.

Auch zu den Lieferanten der verschiedenen notwendigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe unterhält Air Berlin langfristige Beziehungen, um die VERSORGUNGSSICHERHEIT JEDERZEIT GEWÄHRLEISTEN zu können. Den bedeutendsten Betriebsstoff stellt für Air Berlin zweifellos das Kerosin dar. Aber beispielsweise auch die Sicherstellung des Caterings an Bord spielt eine große Rolle, um den Kunden eine qualitativ hochwertige Leistung zu bieten. Insbesondere in diesem Bereich arbeitet Air Berlin mit festen Lieferverträgen.

IT-RISIKEN

Die zentralen Geschäftsprozesse von Air Berlin sind ohne entsprechende IT-Unterstützung nicht darstellbar. Auf dem Erkennen und Steuern daraus resultierender Risiken liegt daher auch ein BESONDERER SCHWERPUNKT des Risikomanagement-Systems von Air Berlin. Dabei werden sowohl von außen als auch von innen kommende Gefahren berücksichtigt. Die Grundlage für den Umgang mit IT-Risiken bilden unternehmensweite interne Sicherheitsrichtlinien.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Prognosebericht
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

ENTWICKLUNG DER GESAMTWIRTSCHAFT UND DER LUFTFAHRTBRANCHE

Die Erholung der Weltwirtschaft bleibt fragil

Die Erholungstendenzen der Weltwirtschaft bleiben im Frühjahr 2010 fragil, ihre Tragfähigkeit ist unverändert gering. Die Konjunktoren der Industrieländer hängen im Wesentlichen nach wie vor am Tropf der staatlichen Ankurbelungsprogramme des Vorjahres. Dort, wo diese ausgelaufen sind, wie zum Beispiel bei den staatlichen Abwrackprämien im Automobilbau, geht die Produktion zurück. Hoffnung geben hingegen ein wieder POSITIVER LAGERZYKLUS – die Schwere der vergangenen Rezession war im Wesentlichen hervorgerufen worden durch die massive Räumung der Läger, was zu ebenso deutlichen Produktionsausfällen führte – sowie die BELEBUNG DES WELTHANDELS und damit der Exporttätigkeit. Wichtige Schwellenländer, insbesondere China, waren 2008/09 weniger stark eingebrochen und deren Wirtschaften werden sich auch wieder schneller erholen.

Die hohe Verschuldung vieler Länder rückt ins Blickfeld

In Deutschland zeigt sich die NACHLASSENDE DYNAMIK DER ERHOLUNG der Vorquartale in einer deutlichen Abnahme der industriellen Auftragseingänge im Dezember und in der spürbaren Beruhigung der Industrieproduktion während des vierten Quartals 2009. Insgesamt hat das deutsche BIP im Schlussquartal 2009 stagniert. Auf internationaler Ebene belasten darüber hinaus die sich verschärfende VERSCHULDUNGSPROBLEMATIK in zahlreichen Ländern sowie die anhaltend schwache Verfassung der US-Immobilien- und Arbeitsmärkte.

Die deutschen Unternehmen werden optimistischer, die Wirtschaftsprofis skeptischer

Die Bundesregierung geht für das Jahr 2010 von einem ANSTIEG DES DEUTSCHEN BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) um rund 1,5 Prozent aus. Dabei bleibt die Datenlage widersprüchlich: So blickten die vom Mannheimer Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) befragten Experten im Januar den vierten Monat in Folge skeptischer auf die deutsche Wirtschaft, der ZEW-Index der Konjunkturerwartungen sackte auf den tiefsten Stand seit Juli 2009. Demgegenüber signalisiert der ifo-Index für das Wirtschaftsklima eine seit Monaten anhaltende AUFHEBLUNG DER ZUKUNFTSERWARTUNGEN der Unternehmen. Vor diesem Hintergrund bleiben die Prognosen für das deutsche Wirtschaftswachstum 2010 insgesamt sehr zurückhaltend und schwanken auf niedrigem Niveau zwischen einem und gut zwei Prozent. Ein selbsttragender und stabiler Aufschwung wird von niemandem erwartet.

Nur verhaltenes Wachstum in Euroland

Die Gemeinschaftsanalyse des deutschen ifo Instituts, des französischen INSEE und des italienischen Instituts ISAE kommt für die EUROZONE ebenfalls zu eher trüben Aussichten. Danach wird das reale BIP der Eurozone in den ersten beiden Quartalen 2010 nur um jeweils 0,2 Prozent steigen. Auch hier werden insbesondere die auslaufenden Impulse der staatlichen Unterstützungsprogramme, die restriktiven Kreditkonditionen sowie die ANGESPANNTE LAGE AM EUROPÄISCHEN ARBEITSMARKT als belastend angesehen. Die Industrieproduktion der Eurozone soll entsprechend nur verhalten expandieren.

Die europäischen und WELTWIRTSCHAFTLICHEN PERSPEKTIVEN stellen sich für die Fachleute der OECD ähnlich dar. Sie erwarten in ihrem Ausblick von November 2009 für die 13 OECD-Länder der Eurozone 2010 ein Wachstum von nur 0,9 Prozent. Auch für andere Länder Europas, wie Großbritannien, sind die Prognosen der OECD ähnlich zurückhaltend. Für die USA erwarten die Experten eine Zunahme des realen BIP um 2,5 Prozent, zur Hälfte aufgrund eines positiven Lagerzyklus. Nur wenig positiver sehen die Prognosen des Internationalen Währungsfonds vom Januar 2010 aus.

Die internationale Luftfahrt steht vor weiteren Herausforderungen

Die IATA erwartet auch 2010 Verluste bei ihren Mitgliedern

Für die internationale Luftfahrt bestehen, so die IATA, WEITERHIN „ENORME“ RISIKEN; die Fluggesellschaften müssten sich auch 2010 ganz besonders darauf konzentrieren, ihre Kosten zu kontrollieren und ihre Kapazitäten mit der Nachfrage in Einklang zu bringen. Nach -4,1 Prozent in 2009 wird im laufenden Jahr ein Anstieg des Passagieraufkommens um 4,5 Prozent erwartet. Trotz dieser leicht optimistischeren Vorausschau erwartet die IATA gemäß einer neuen Analyse zur Ergebnisentwicklung ihrer Mitgliedsgesellschaften im Jahr 2010 deutlich höhere Verluste als zuvor: ANHALTEND HOHE ÜBERKAPAZITÄTEN – mit zusätzlich 1.300 neuen Flugzeugen wird eine Ausweitung der weltweiten Kapazität um 2,8 Prozent erwartet – und sinkende Reisebudgets der Unternehmen werden verhindern, dass die Yields sich verbessern.

Darüber hinaus wird der DURCHSCHNITTLICHE ÖLPREIS (Brent) nach Ansicht der IATA mit 75 USD 2010 um gut 21 PROZENT HÖHER liegen als 2009. Entsprechend befürchtet die Organisation nach bisher 3,8 Mrd. USD jetzt Verluste von insgesamt 5,6 Mrd. USD. Dies kommt zwar durchaus einer spürbaren Entlastung gleich, da die IATA für 2009 unverändert von 11 Mrd. USD Verlusten ausgeht. Insgesamt stellten die Jahre 2000 bis 2009 für die Branche ein JAHRZEHNTE HOHER VERLUSTE von insgesamt 49,1 Mrd. USD dar. Vor diesem Hintergrund wird 2010 aber nicht besser ausfallen.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
Prognosebericht
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

PROGNOSEBERICHT

Unveränderte
Wachstumsstrategie

Ausrichtung der Air Berlin Gruppe in den folgenden beiden Geschäftsjahren

Für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 sind KEINE GRUNDLEGENDE ÄNDERUNGEN in der Geschäftspolitik und damit der Marktpositionierung der Air Berlin Gruppe vorgesehen. Insbesondere hinsichtlich ihrer Wachstumsstrategie wird die Air Berlin Gruppe an ihrer bisherigen Strategie festhalten, sowohl ihr organisches als auch ihr akquisitorisches Wachstum unter streng wertschöpfenden Kriterien zu generieren. Die in den Kapiteln „Unternehmensprofil“, „Unternehmensstrategie“ und „Unternehmenssteuerung“ auf den Seiten 48 bis 54 dargestellten Sachverhalte werden vor diesem Hintergrund daher im Wesentlichen auch auf diesen Zeitraum zutreffen. Die Hauptabsatzmärkte der Air Berlin Gruppe werden voraussichtlich weiterhin die Bundesrepublik Deutschland sowie die Einzugsgebiete ihrer großen Drehkreuze außerhalb Deutschlands, insbesondere Palma de Mallorca und Wien, sein. Das Geschäft im osteuropäischen Raum sowie dem Nahen Osten wird strategisch ausgebaut. Über die engere Verflechtung mit dem ÖSTERREICHISCHEN PARTNER NIKI wurden im laufenden Geschäftsjahr wichtige Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Strategie geschaffen.

Sollte sich die immer noch nicht ausgestandene Weltwirtschaftskrise wieder verschärfen bzw. länger anhalten, wird der Board of Directors ALLE GEEIGNETEN MASSNAHMEN zur Sicherung der Marktposition der Gesellschaft und ihrer Liquidität ergreifen. Die inzwischen deutlich verbesserte Finanzausstattung hat die für eine möglicherweise fortdauernde Phase wirtschaftlichen Abschwungs notwendigen Handlungsspielräume der Air Berlin Gruppe erweitert.

Chancen und Risiken der Prognose

Gesamtwirtschaftliche
Risiken überwiegen

Angesichts der nach dem scharfen weltweiten Konjunkturunbruch bisher nur sehr verhaltenen Erholungstendenzen bleiben die RISIKEN AUS DER ALLGEMEINEN WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG sehr hoch, während die Chancen aus einem sich beschleunigenden Aufschwung eher gering sind. Insbesondere die weitere Entwicklung des Konsumverhaltens ist zurückhaltend einzuschätzen: Vor allem in den Industrieländern sind die Arbeitslosenquoten 2009 deutlich gestiegen und die Wahrscheinlichkeit spricht eher dafür, dass sie 2010 noch weiter zulegen werden.

Anhaltend
hoher Wettbewerb

Die LUFTFAHRTINDUSTRIE hängt jedoch in besonders hohem Maße von der Konsumneigung ab, da Fliegen keinen Grundbedarf darstellt. Auch bei den Geschäftsreisen muss die weitere Entwicklung insgesamt eher vorsichtig eingeschätzt werden, da sich die Unternehmen von ihrem in der Rezession geschärften Kostenbewusstsein wohl kaum so schnell verabschieden werden. Trotz des von der IATA erhofften leichten Volumenanstiegs dürfte daher der PREISWETTBEWERB in der Luftfahrt auch 2010 unverändert sehr hoch bleiben. Insbesondere die Flagship-Airlines stehen vor der Herausforderung, die an Billiganbieter verlorenen Marktanteile zumindest teilweise wieder zurückzuholen.

unkalkulierbare
Entwicklung der
Rohstoffpreise

Zu den weiteren Risiken der Prognose zählen auch für das Geschäftsjahr 2010 die nicht einzuschätzende weitere Entwicklung der Rohstoffpreise sowie deren in der jüngeren Vergangenheit stark gewachsene Beeinflussung durch spekulative Marktkräfte. Da auf mittlere Sicht noch nicht von kräftig steigenden Zinsen auszugehen ist, bleiben die Refinanzierungskosten niedrig und damit die Anreize für die INTERNATIONALE ROHSTOFFSPEKULATION hoch. Air Berlin sichert die Beschaffung ihres Kerosinbedarfs daher unverändert zu einem hohen Prozentsatz ab; am Jahresende 2009 lag die Absicherungsquote für den Bedarf des Jahres 2010 schon bei 40,3 Prozent. Die Hedgingkosten können jedoch insbesondere bei stark schwankenden Preisen kräftig steigen.

Auch die INTERNATIONALEN WÄHRUNGSMÄRKTE sind aus ähnlichen Gründen wie im Rohstoffbereich starken spekulativen Kräften ausgesetzt. Zusätzlich haben die Verschuldungsprobleme einiger Länder des Euroraumes den Kurs des Euro seit Anfang des Jahres 2010 stark in Mitleidenschaft gezogen. Eine anhaltend kräftige Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar würde per Saldo zu höheren Beschaffungskosten insbesondere für Treibstoffe führen, da diese durchweg in US-Dollar zu bezahlen sind. Zwar sichert Air Berlin auch das Wechselkursrisiko in hohem Maße ab. Aber sowohl bei Treibstoff als auch im Währungsbereich können vollständige Absicherungen nicht ökonomisch sinnvoll dargestellt werden.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report**
 - Prognosebericht**
 - Abschlussprüfer**
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Geschäftsjahr 2010

2010 erstmals mehr als
30 Millionen Fluggäste

Air Berlin geht davon aus, 2010 STÄRKER ZU WACHSEN ALS DER GESAMTMARKT, für den die IATA ein Passagierwachstum von 4,5 Prozent erwartet. Damit wird das Passagieraufkommen bei Air Berlin 2010 erstmals deutlich über die Dreißigmillionen-Grenze steigen. Diese Prognose wird zum einen gestützt durch die erstmals ganzjährige additive Wirkung der TUIfly-Verbindungen und zum anderen durch die BESONDEREN WETTBEWERBSVORTEILE von Air Berlin, die auch schon in der Vergangenheit zu überdurchschnittlichem Wachstum geführt hatten. Hierzu zählen im Wesentlichen das ausgewogene Produktportfolio für Business- und Privatreisen, das überdurchschnittliche Preis-Leistungs-Verhältnis insbesondere auf der Kurz- und Mittelstrecke sowie die auch 2010 fortgeführte Optimierung des hochfrequenten und gleichzeitig flexiblen Streckennetzes von Air Berlin.

Wir erwarten einen spürbaren Erlösanstieg im Geschäftsjahr 2010, insbesondere, da die TUIfly-Aktivitäten erstmals ganzjährig zum Umsatz beitragen werden. Darüber hinaus werden wir unsere Anstrengungen zur Performanceverbesserung und Kostensenkung fortführen. Vor diesem Hintergrund dürfte sich das profitable Wachstum 2010 fortsetzen.

ABSCHLUSSPRÜFER

Die Directors haben über die Benennung des Wirtschaftsprüfers für das kommende Wirtschaftsjahr beraten. Das Board hat beschlossen, in der Hauptversammlung KPMG Audit PLC erneut als Abschlussprüfer der Gruppe vorzuschlagen.

ERKLÄRUNG DER DIRECTORS ÜBER DIE OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN GEGENÜBER DEM WIRTSCHAFTSPRÜFER.

Informationen über die Directors, die im Zeitpunkt der Genehmigung des Berichts der Directors Mitglied des Boards waren, befinden sich auf den Seiten 10 bis 16. Nach Rücksprache mit den übrigen Directors und dem Wirtschaftsprüfer erteilen sämtliche Directors die folgende Bestätigung:

- Es gibt nach bestem Wissen und Gewissen keine relevanten Informationen, von denen der Wirtschaftsprüfer keine Kenntnis hat.
- Jeder Director hat sich unter Anwendung der zu erwartenden Sorgfalt bemüht, Kenntnis über sämtliche prüfungsrelevanten Informationen zu erlangen und diese dem Wirtschaftsprüfer zur Verfügung zu stellen.

Genehmigt durch das Board und unterzeichnet in Vertretung des Board:

18. März 2010



Joachim Hunold
Chief Executive Officer



Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT

CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT

Die Gesellschaft hat sich zur ordnungsgemäßen Unternehmensführung, geschäftlichen Integrität und Einhaltung ethischer Werte verpflichtet. Die Geschäftsabwicklung der Gesellschaft erfolgt in der in diesem Bericht dargestellten Art und Weise.

Am 31. Dezember 2009 bestand das Board der Gesellschaft aus sieben (7) Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich, einschließlich des Chairman) und drei (3) Executive Directors. Der Chairman ist für die Leitung des Board verantwortlich und sorgt dafür, dass das Board seine Aufgaben insgesamt erfolgreich durchführt, einschließlich der Kommunikation mit den Aktionären, Festlegung der Strategie des Board und der Aufforderung an alle Boardmitglieder, in umfassender Art und Weise an den Aktivitäten und Entscheidungsprozessen des Board mitzuwirken.

Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) verfügen über enorme Erfahrung und Kompetenz und sind für die Ausarbeitung und Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie zuständig. Das Board ist überzeugt, dass der Chairman und alle Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) im Jahr 2009 in ausreichendem Maße Zeit investiert haben, um ihre Aufgaben als Boardmitglieder zu erfüllen. Die wichtigsten externen Verpflichtungen des Chairman haben sich in 2009 nicht geändert. Die Gesellschaft hat die Prüfungs-, Ernennungs- und Vergütungsausschüsse eingesetzt, die im Rahmen eigener Richtlinien regelmäßig Sitzungen abhalten.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2009 waren Dr. Hans-Joachim Körber (als Vorsitzender des Prüfungsausschusses) sowie Hartmut Mehdorn und Dieter Pfundt Mitglieder des Prüfungsausschusses, die jeweils unabhängige Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) sind. Ein Vertreter der externen Abschlussprüfer der Gesellschaft und der Chief Financial Officer der Gesellschaft nehmen an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Der Prüfungsausschuss hat in 2009 insgesamt sechs (6) Sitzungen abgehalten. Die Hauptaufgabe des Prüfungsausschusses besteht darin, das Board bei seinen Kontrollaufgaben in Bezug auf interne und externe Rechnungsprüfungen und Kontrollen zu unterstützen. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört die Überprüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und sonstiger Finanzinformationen vor der Veröffentlichung, Festlegung des Umfangs der jährlichen Rechnungsprüfung und Beratung hinsichtlich der Ernennung von externen Abschlussprüfern. Außerdem ist der Prüfungsausschuss für die Überwachung der Effizienz der internen

Kontrollsysteme der Gesellschaft, einschließlich Tätigkeiten der Innenrevision, verantwortlich. Der Prüfungsausschuss überprüft in bestimmten Zeitabständen den Umfang der von den Abschlussprüfern durchgeführten Tätigkeiten, die nicht mit der Rechnungsprüfung zusammenhängen, und die Vergütung für diese Tätigkeiten, um sicherzustellen, dass die Objektivität nicht beeinträchtigt ist oder beeinträchtigt wird. Darüber hinaus werden vom Prüfungsausschuss auch Empfehlungen gegenüber dem Board ausgesprochen hinsichtlich der erneuten Ernennung oder Abberufung von externen Abschlussprüfern, der Bedingungen für ihr Mandat und die Höhe der Vergütungen für Abschlussprüfer.

ERNENNUNGSAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2009 bestand der Ernennungsausschuss aus folgenden Mitgliedern: Johannes Zurnieden (Vorsitzender des Ernennungsausschusses), Joachim Hunold, Dr. Hans-Joachim Körber, Hartmut Mehdorn, Heinz-Peter Schlüter, Ali Sabanci und Nicholas Teller. Fast alle Mitglieder des Ernennungsausschusses sind unabhängige Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich). Die Hauptaufgabe des Ernennungsausschusses besteht darin, das Board hinsichtlich der Zusammensetzung des Board, des Aufbaus und der ausgewogenen Besetzung des Board zu unterstützen. Außerdem ist der Ernennungsausschuss dafür zuständig, die Struktur des Board in bestimmten Zeitabständen zu überprüfen und – falls erforderlich – auch mögliche Kandidaten für die Position eines Directors zu finden.

Darüber hinaus werden vom Ernennungsausschuss die Nachfolgepläne für die Position des Chairman und des Chief Executive Officer (CEO) festgelegt. Der Ernennungsausschuss hält so viele Sitzungen ab, wie notwendig, jedoch mindestens eine Sitzung pro Jahr. Die Ernennung der jeweiligen Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) wurde aufgrund des vom Board durchgeführten Suchprozesses vorgenommen.

VERGÜTUNGSAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2009 bestand der Vergütungsausschuss aus folgenden Mitgliedern: Dr. Hans-Joachim Körber (Vorsitzender des Vergütungsausschusses), Nicolas Teller und Johannes Zurnieden, die jeweils nicht geschäftsführende Directors sind. Die Aufgabe des Vergütungsausschusses besteht darin, gegenüber dem Board Empfehlungen auszusprechen bezüglich der Vergütung der Executive Directors und des Führungstabs, und zwar einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüche (falls zutreffend) und Vergütungen in Form von Aktien. Der Vergütungsausschuss



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens einmal pro Jahr. Der Vergütungsbericht auf den Seiten 104 bis 115 enthält weitere Details über die Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft. Soweit möglich, wird von den Directors erwartet, dass sie an allen Boardsitzungen, wichtigen Sitzungen der Ausschüsse und an der Jahreshauptversammlung teilnehmen. Die entsprechenden Informationen über die zur Diskussion anstehenden Angelegenheiten werden allen Boardmitgliedern im Voraus zugesandt. Nachstehend folgt eine Übersichtstabelle mit Details über die Sitzungen des Board und der Ausschüsse in 2009:

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss
Anzahl der Sitzungen	5	6	1	1
Teilnahme an den Sitzungen				
Johannes Zurnieden Chairman	5	3	1	1
Joachim Hunold CEO	5	n/a	1	n/a
Ulf Hüttmeyer Chief Financial Officer	5	n/a	n/a	n/a
Jean Christoph Debus Chief Commercial Officer*	3	n/a	n/a	n/a
Elke Schütt Chief Commercial Officer*	2	n/a	n/a	n/a
Karl Lotz Chief Operating Officer*	2	n/a	n/a	n/a
Wolfgang Kurth Chief Maintenance Officer*	2	n/a	n/a	n/a
Dr. Hans-Joachim Körber Non-Executive Directors**	5	6	1	1
Nicholas Teller Non-Executive Directors**	5	n/a	1	1
Heinz-Peter Schlüter Non-Executive Directors**	5	n/a	n/a	n/a
Claus Wülfers Non-Executive Directors* **	3			
Dieter Pfundt Non-Executive Directors**	3	4	n/a	n/a
Ali Sabancı Non-Executive Directors* **	3	n/a	n/a	n/a
Hartmut Mehdorn Non-Executive Directors* **	2	2	n/a	n/a

* diese Directors waren nur teilweise im Berichtsjahr als Director tätig

** ohne Geschäftsbereich

Das Board hat die Verantwortung für die Entwicklung der strategischen Planung und diesbezüglicher Empfehlungen an die Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) delegiert, wobei die vom Board bereits festgelegten längerfristigen Zielsetzungen und Prioritäten mit einbezogen und vom Board berücksichtigt werden; Umsetzung der vom Board festgelegten Strategien und Richtlinien der Gesellschaft; Überwachung des Betriebs- und Finanzergebnisses der Gesellschaft im Vergleich zur Betriebs- und Finanzplanung; Überwachung der Qualität des Investitionsprozesses anhand der festgelegten Ziele; Priorisierung in Bezug auf die Kapitalallokation, den Einsatz technischer und personeller Ressourcen und die Entwicklung und Umsetzung eines Risikomanagementsystems.

Alle Directors profitieren von Beratungs- und Unterstützungsleistungen des Company Secretary, der gegenüber dem Vorstandsvorsitzenden dafür verantwortlich ist, dass die vom Board festgelegten Verfahren eingehalten werden und dass gültige Regeln und Vorschriften befolgt werden. Der Company Secretary ist verantwortlich für die Beratung und Unterstützung des Chairman und des Board in Bezug auf Angelegenheiten der Unternehmensführung und neue Entwicklungen in der Gesetzgebung sowie neue Vorschriften. Der Company Secretary sorgt dafür, dass neue Boardmitglieder mit allen wichtigen geschäftlichen Aspekten der Gesellschaft vertraut gemacht werden. Die Funktion des Company Secretary wird von Michelle Johnson ausgeübt. Die Ernennung erfolgte am 21. Februar 2007. Außerdem haben die Directors auch Zugang zu entsprechenden unabhängigen Beratungsleistungen, die sie ggf. zur Erfüllung ihrer Aufgaben – auf Kosten der Gesellschaft – in Anspruch nehmen können. Die Gesellschaft hat eine Haftpflichtversicherung mit ausreichender Deckung für ihre Directors und Führungskräfte abgeschlossen.

KOMMUNIKATION MIT DEN AKTIONÄREN

Im Rahmen der jährlichen Hauptversammlung haben alle Aktionäre die Möglichkeit, direkt mit dem Board zu kommunizieren, einschließlich der jeweiligen Vorsitzenden des Prüfungs-, Ernennungs- und Vergütungsausschusses. Bei der Hauptversammlung (HV) wird die Anzahl der von Stimmrechtsbevollmächtigten abgegebenen Stimmen sowohl in der HV als auch in der Sitzung sowie anschließend auf der Internetseite der Gesellschaft bekannt gegeben. Jedes weitere Thema, das von entscheidender Bedeutung ist, wird als getrennter Beschlusspunkt vorgetragen. Dr. Hans-Joachim Körber ist als unabhängiger Non-Executive Director (Senior Independent Director) ohne Geschäftsbereich bestellt worden und steht den Aktionären als Ansprechpartner zur Verfügung, wenn der Kontakt über die normalen Kommunikationswege mit dem Chairman, dem CEO oder dem Chief Financial Officer nicht angemessen ist oder nicht zustande gekommen ist.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

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

Außerdem wird durch die Gesellschaft sichergestellt, dass alle Directors über die Auffassungen und Anliegen der wichtigsten Aktionäre informiert sind. Eine separate Abteilung für Investor Relations ermöglicht die Sicherstellung dieser Verpflichtung.

INTERNE KONTROLLEN UND PERFORMANCE DES BOARD

Die Directors sind für die Umsetzung und Überprüfung der Effizienz der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft verantwortlich. Die internen Kontrollverfahren dienen lediglich dazu, in angemessener – aber nicht uneingeschränkter – Art und Weise sicherzustellen, dass die Vermögensgegenstände der Gesellschaft gegen Missbrauch oder unberechtigte Verfügung sowie in Bezug auf das Risiko wesentlicher falscher Darstellungen oder Verluste oder Nichterreichung von geschäftlichen Zielen abgesichert sind.

Obwohl der CEO die Gesamtverantwortung für die Umsetzung der Kontrollverfahren und die Leitung des Tagesgeschäfts trägt, wurden bestimmte Befugnisse an die jeweiligen verantwortlichen Abteilungsleiter übertragen. Die eingeräumten Befugnisse unterliegen jedoch bestimmten Einschränkungen; außerdem müssen bestimmte Anforderungen hinsichtlich des Reporting erfüllt werden.

Die Gesellschaft hat einen kontinuierlichen Prozess zur wirksamen Bestimmung und Handhabung von Risiken erarbeitet, damit potenzielle Risiken erkannt, überwacht und – untergliedert nach den Hauptgeschäftsfeldern der Gesellschaft – in Form von Berichten mitgeteilt werden können. Die Geschäftsleitung erhält detaillierte Berichte, in denen die Performance der jeweiligen Abteilungen und der Gesellschaft insgesamt regelmäßig und auf Ad-hoc-Basis dargestellt wird. Erhebliche Risiken werden in ihrer Gesamtheit vom Board dargestellt und mitgeteilt.

Die Richtlinien und Verfahren werden laufend überprüft und ggf. aktualisiert, um sicherzustellen, dass sie in Bezug auf erhebliche Risiken, Investitionsentscheidungen und Kernpunkte der Geschäftsleitung ordnungsgemäß und kontinuierlich angewandt werden

Die Gesellschaft überprüft ständig die Effizienz der internen Kontrollmechanismen, einschließlich der betrieblichen und Compliance-Kontrollsysteme, sowie das Risikomanagement. Zur Sicherstellung der Effizienz der internen Kontrollmechanismen hat die Gesellschaft im Januar 2009 eine Abteilung für Innenrevision geschaffen.

Der Chairman trifft regelmäßig mit den Boardmitgliedern zusammen, um deren Performance, die Performance des gesamten Board und die Performance der Ausschüsse des Boards, in denen die Directors Mitglieder sind, sowie sonstige Angelegenheiten zu besprechen, über die die Directors ggf. diskutieren möchten.

EINHALTUNG DES COMBINED CODE

Da die Gesellschaft in Großbritannien keine börsennotierte Gesellschaft ist, besteht keine Verpflichtung zur Einhaltung der UK Listing Rules [Vorschriften für in Großbritannien börsennotierte Gesellschaften], d. h., der testierte Jahresabschluss der Gesellschaft muss nicht veröffentlicht werden, noch muss der Umfang der Einhaltung der Corporate-Governance-Standards gemäß den Vorschriften des Combined Code veröffentlicht werden. Die Einhaltung der in Deutschland geltenden Corporate-Governance-Standards ist ebenfalls nicht erforderlich.

Die Gesellschaft erfüllt freiwillig die Vorschriften des Combined Code. Bestimmte Vorschriften des Combined Code, die laut den in Deutschland geltenden Corporate-Governance-Standards einzuhalten sind und die auf dem deutschen Markt nicht üblich sind, erfüllt die Gesellschaft jedoch nicht.

Die Arbeitsverträge der geschäftsführenden Directors haben feste Laufzeiten von mehr als einem (1) Jahr und können während dieser Laufzeit nicht gekündigt werden, ausgenommen aus wichtigem Grund. Da diese Arbeitsverträge eine feste Laufzeit haben, besteht für die Directors keine Verpflichtung zur Schadensminderung, falls der Arbeitsvertrag des betreffenden Directors gekündigt wird. Die Directors können wiedergewählt werden, und zwar für die auf dem deutschen Markt üblichen Zeiträume. Die Gesellschaft ist nach wie vor davon überzeugt, dass noch strengere Vorschriften dazu führen würden, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Rekrutierung von Führungskräften im Nachteil wäre und die Führungskräfte nicht so leicht im Unternehmen gehalten werden können.

GOING CONCERN (UNTERNEHMENSFORTBESTAND)

Nach Durchführung der entsprechenden Anfragen ist festzustellen, dass die Directors angemessenerweise davon ausgehen können, dass die Gesellschaft über entsprechende Ressourcen verfügt, um den Betrieb für die vorhersehbare Zukunft aufrechtzuerhalten, wie dies in der Anmerkung Nr. 1 zum Jahresabschluss dargestellt wurde. Aus diesem Grund werden die Directors die Erstellung des Jahresabschlusses weiterhin auf der Basis des Going Concern vornehmen.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht
Bericht Vergütung
Directors**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS

NICHT PRÜFUNGSFLICHTIGE INFORMATIONEN

Mitgliedschaft und Aufgaben des Vergütungsausschusses

Der Vergütungsausschuss hat drei (3) Non-Executive Directors ohne Geschäftsbereich. Dieser Ausschuss setzt – im Namen des Board – die Gesamtvergütungspakete für die Executive Directors, den Chairman der Gesellschaft und für den Company Secretary fest, und zwar laut den Vergütungsrichtlinien, einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüchen (falls zutreffend) und Vergütungszahlungen in Form von Aktien, wie nachstehend beschrieben.

Der Vergütungsausschuss ist verantwortlich für:

- Festlegung und Überprüfung der ständigen Angemessenheit und Bedeutung der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft;
- Festsetzung und Überwachung der Performance-Kriterien für Bonusregelungen seitens der Gesellschaft;
- Genehmigung der Vertragsdauer und Laufzeit der Arbeitsverträge für den Chairman, die Executive Directors, den Company Secretary und den Führungsstab sowie
- Sicherstellung, dass das Board in Bezug auf die Vergütungsrichtlinien mit den Hauptaktionären Kontakt hält.

Der Vergütungsausschuss kann hinsichtlich der Festlegung einer angemessenen Vergütung für die Führungskräfte auch unabhängige Beratung einholen. Der Ausschuss hat beschlossen, dass eine externe Beratung für die Festlegung der Vergütungen im Jahr 2009 nicht erforderlich war.

Vergütungsrichtlinien

Executive Directors

Laut den Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft gibt es Vergütungspakete in marktüblicher Höhe, durch die die erfolgreiche Performance der betreffenden Directors belohnt wird und ein Anreiz für weitere Erfolge geboten werden soll. Dementsprechend ist die Gesellschaft bestrebt, ein Vergütungspaket anzubieten, das dem Umfang der Verantwortung, dem Beitrag zum Unternehmenserfolg und dem Erfolg des betreffenden Executive Directors im Rahmen eines von Konkurrenten geprägten Marktumfelds entspricht. Das Vergütungspaket für Executive Directors im Jahr 2009 besteht aus einer Kombination von Grundgehalt, einem variablen Bonusprogramm, Sachleistungen und Teilnahme am Aktienprogramm für Mitarbeiter der Gesellschaft unter dem 2006 etablierten Rahmenwerk.

Die Grundgehälter der Executive Directors im Jahr 2009 sind in der folgenden Tabelle angegeben:

Director	Grundgehalt p.a. (EUR)
Joachim Hunold	1.000.000
Ulf Hüttmeyer	450.000
Jean Christoph Debus (seit 1. Juni 2009)	204.167
Elke Schütt (bis 31. Mai 2009)	114.583
Karl Lotz (bis 31. Mai 2009)	114.583
Wolfgang Kurth (bis 31. Mai 2009)	114.583

Die Executive Directors können einen Jahresbonus erhalten, der nach freiem Ermessen vom Vergütungsausschuss festgelegt wird. Der Vergütungsausschuss bestimmt jeweils jährlich, in welcher Höhe ein Bonus gezahlt wird, wobei hinsichtlich der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen jeweils das konsolidierte EBITDA der Gesellschaft und die Performance der Executive Directors berücksichtigt werden; ebenso wird dabei berücksichtigt, ob die festgelegten Benchmarks laut Geschäftsplan erreicht worden sind. Wenn diese Benchmarks erreicht wurden, gehen die Parteien davon aus, dass der Jahresbonus einen Prozentsatz von 100% der festen Jahresvergütung beträgt. Der Vergütungsausschuss kann nach eigenem Ermessen die Erhöhung der Bonuszahlung beschließen, wenn die Höhe der Bonuszahlung aufgrund von außergewöhnlichen Umständen vom Unternehmensergebnis der Gesellschaft beeinflusst wurde. Die Entscheidung über die Erhöhung der Bonuszahlung ist allerdings nur in zwei (2) aufeinanderfolgenden Jahren möglich.

Arbeitsverträge

Jeder Executive Director hat einen Arbeitsvertrag mit fester Laufzeit, wie nachstehend angegeben:

Director	Datum des Vertrags	Vertragslaufzeit
Joachim Hunold	2. Dezember 2005	2. Dezember 2010
Ulf Hüttmeyer	1. Februar 2006	2. Dezember 2010
Jean Christoph Debus	1. Juni 2009	2. Dezember 2010

Vor Ablauf des jeweiligen Arbeitsvertrags können die Arbeitsverträge der Executive Directors von der Gesellschaft nur dann aus wichtigem Grund gekündigt werden, wenn dies zwischen den Parteien gemeinsam vereinbart wurde. Wenn ein Executive Director vor dem 2. Dezember 2010 aus seinem Amt abberufen wird, ohne dass sein Arbeitsvertrag – wie oben angegeben – gekündigt wurde, hat der betreffende Director Anspruch auf Vergütung für die Restlaufzeit seines Arbeits-



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht
Bericht Vergütung
Directors**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

vertrags. Die Arbeitsverträge der betreffenden Executive Directors enthalten eine Klausel, wonach der betreffende Director verpflichtet ist, für die Dauer von einem (1) Jahr nach Kündigung oder Ablauf seines Arbeitsvertrags nicht für ein Konkurrenzunternehmen der Gesellschaft tätig zu werden. Aufgrund dieser Verpflichtung hat jeder Executive Director Anspruch auf seine Festvergütung für das betreffende Jahr.

Mit den Executive Directors wurden neue unbefristete, aber jederzeit kündbare Arbeitsverträge abgeschlossen. Die Kündigungsfrist in diesen Verträgen beträgt zwei Jahre.

Zusätzliche Leistungen

Die Arbeitsverträge enthalten die Regelung, wonach die Executive Directors berechtigt sind, am Eingeschränkten Aktienprogramm der Gesellschaft teilzunehmen. Im Jahr 2006 wurde den Herren Hunold und Hüttmeyer der Rechtsanspruch auf Aktien im Rahmen des Aktienprogramms für Mitarbeiter der Gesellschaft eingeräumt. [In den Jahren 2007, 2008 oder 2009 wurden diese Rechte nicht mehr gewährt].

Im Jahr 2007 hat die Gesellschaft einen spezifischen Pensionsplan für die Executive Directors festgelegt. Nach Erreichen des 65. Lebensjahres oder bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit haben die Executive Directors Anspruch auf Pensionsleistungen in Höhe von mindestens 4% (bei Herrn Hüttmeyer und Herrn Debus) und 6,25% (bei Herrn Hunold) ihres jährlichen Grundgehalts pro Jahr der Betriebszugehörigkeit. Der Anspruch eines Executive Directors auf Pensionsleistungen darf jedoch nicht mehr als 50% des jeweiligen jährlichen Grundgehalts betragen. Die akkumulierten Pensionsansprüche per 31. Dezember 2009 sind auf Seite 109 angegeben.

Jeder Executive Director erhält von der Gesellschaft ein Telefon, einen Pkw und Telekommunikationsgeräte. Außerdem hat jeder Executive Director Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Flugtickets bei Flügen, die von der Gesellschaft durchgeführt werden. Jeder Executive Director hat Versicherungsschutz im Rahmen einer Versicherungspolice für Directors und Führungskräfte und einer Unfallversicherung mit angemessenen Deckungssummen.

Vergütungsrichtlinie für 2010

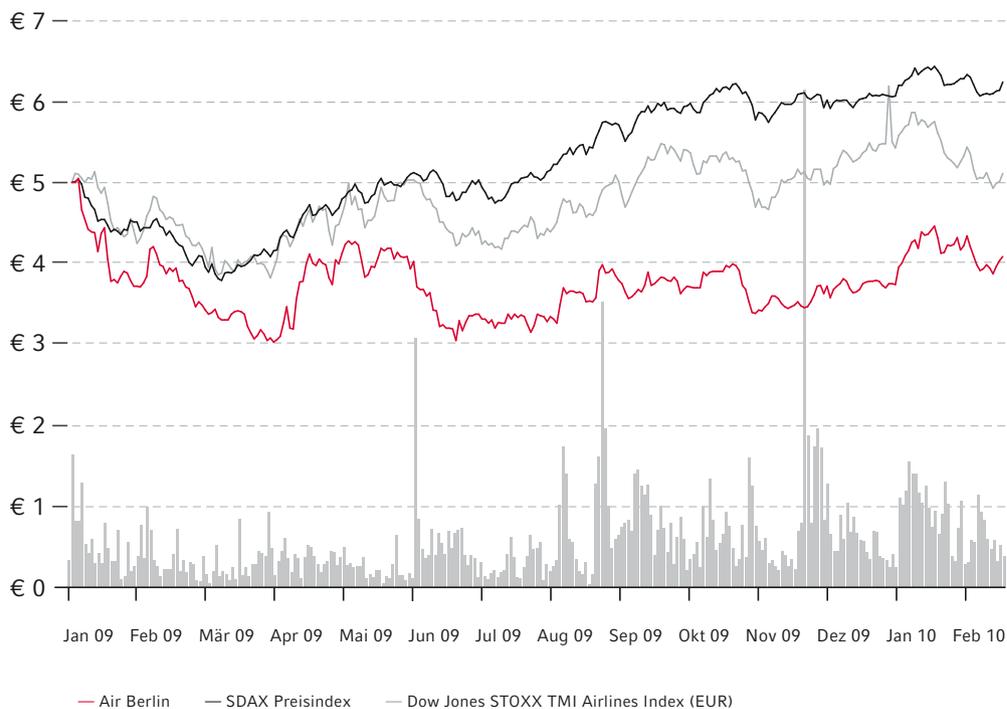
Es wird davon ausgegangen, dass die oben genannte Richtlinie in Bezug auf die Festlegung des Grundgehalts für jeden der Executive Directors auch weiterhin angewandt wird. Es wird erwartet, dass der Vergütungsausschuss nach freiem Ermessen bei der Festlegung der Höhe eines den Executive Directors zu gewährenden Jahresbonus' Air Berlins finanzielle und operationelle Performance bemessen anhand von Faktoren wie Air Berlins konsolidiertes EBIT, Nettogewinn und dynamische Verschuldung (als Maßstab für die Nettoverschuldung gegen EBITDAR) und die Pünktlichkeit der Fluggesellschaft berücksichtigt.

Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich)

Die Vergütung der Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) wird vom Chairman und den Executive Directors festgelegt. Kein Director kann die Höhe seiner eigenen Vergütung mitbestimmen. Laut Satzung darf die Vergütung für Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) insgesamt nicht mehr als EUR 750.000 betragen.

Grafik über die Performance der Gesellschaft

In der nachstehenden Grafik wird die Entwicklung der Aktie der Gesellschaft im Vergleich zum SDAX und zum DJ STOXX-Index für Luftfahrtgesellschaften dargestellt. Der SDAX wurde zu Vergleichszwecken ausgewählt, weil dieser Index ein breiter Aktienindex ist, in der auch die Aktien der Gesellschaft enthalten sind. Der DJ STOXX-Index für Luftfahrtgesellschaften wurde deshalb ausgewählt, weil in diesem Index Gesellschaften enthalten sind, die in einem vergleichbaren Sektor wie die Gesellschaft geschäftlich tätig sind.



Quelle: Reuters



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht
Bericht Vergütung
Directors**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

PRÜFUNGSPFLICHTIGE ANGABEN

Vergütung der Directors

Im Berichtszeitraum erhielten die Directors folgende Vergütungen:

in Tausend Euro	Grund- gehalt und Honorar	Steuer- pflichtige Leistungen	Erfolgsabhängig		Gesamt 2009	Gesamt 2008
			Sonder- vergütung in bar	Wert der zuerkann- ten Aktien		
Executive Directors:						
Joachim Hunold	1.006	30	600	(15)	1.621	1.501
Ulf Hüttmeyer	456	22	270	(15)	733	678
Jean Christoph Debus	207	5	122,5	0	334,5	0
Karl Lotz	117	6	57	(15)	165	410
Elke Schütt	120	4	57	(15)	166	412
Wolfgang Kurth	121	0	57	0	178	308
Non-Executive Directors (Directors ohne Geschäftsbereich):						
Dr. Hans-Joachim Körber	89	0	0	0	89	89
Dr. Eckhard Cordes	0	0	0	0	0	22
Claus Wülfers	0	0	0	0	0	60
Nicholas Teller	60	0	0	0	60	60
Dieter Pfundt	60	0	0	0	60	6
Heinz-Peter Schlüter	60	0	0	0	60	38
Friedrich Carl Janssen	0	0	0	0	0	39
Johannes Zurnieden	179	0	0	0	179	179
Hartmut Mehdorn	30	0	0	0	30	0
Ali Sabanci	31	0	0	0	31	0
Bezüge insgesamt	2.536	67	1.163,5	(60)	3.706,5	3.802

Im Jahr 2007 hat die Gesellschaft einen spezifischen Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Die Pensionsansprüche der Directors lauten wie folgt:

in Tausend Euro	Akkumulierte jährlich erworbene Leistungen per 31. Dez. 2009	Akkumulierte jährlich erworbene Leistungen per 31. Dez. 2008	Erhöhung der akkumulierten jährlichen Leistungen im Jahr 2009
Joachim Hunold	172	173	(1)
Ulf Hüttmeyer	50	24	26
Karl Lotz	141	82	59
Elke Schütt	46	41	5
Wolfgang Kurth	19	11	8
Jean Christoph Debus	8	0	8

Der Übertragungswert der von den Directors erworbenen Leistungen, der eine Verpflichtung der Gesellschaft und keinen bereits an den betreffenden Director gezahlten oder noch zu zahlenden Betrag darstellt, lautet wie folgt:

in Tausend Euro	Übertragungswert per 31. Dez. 2009	Übertragungswert per 31. Dez. 2008	Beitrag der Directors im laufenden Jahr	Entwicklung ab- züglich Beiträge der Directors
Joachim Hunold	2.964	1.668	0	1.296
Ulf Hüttmeyer	158	101	0	57
Karl Lotz	2.312	951	0	1.361
Elke Schütt	542	406	0	136
Wolfgang Kurth	312	134	0	178
Jean Christoph Debus	76	0	0	76
	6.364	3.260	0	3.104



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-**
 - Governance-Bericht**
 - Bericht Vergütung**
 - Directors**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Aktienbeteiligungen der Directors

Die Eigentumsrechte an ausstehenden Aktien der Directors und ihrer Familien in Bezug auf das Aktienkapital der Gesellschaft sind in folgender Tabelle angegeben:

	Air Berlin PLC / Stück Stammaktien	
	31. Dez. 2009	31. Dez. 2008
Executive directors		
Joachim Hunold	2.250.004	2.100.004
Ulf Hüttmeyer	10.000	20.000
Jean Christoph Debus	0	0
Karl Lotz*	10.000	20.000
Elke Schütt*	10.000	20.000
Wolfgang Kurth	0	0

* nicht mehr im Amt

In diesen Zahlen sind 20.000 Aktien pro Director in Bezug auf das nachstehend dargestellte Aktienprogramm für Mitarbeiter enthalten. Außerdem hat Joachim Hunold ein Eigentumsrecht an 2.500 Aktien der Gattung ‚A‘, die nicht stimmrechtsberechtigt sind und für die nur eingeschränkte Rechte gelten. Der Chairman des Board, Johannes Zurnieden, hat am 31. Dezember 2009 1.350.268 Stammaktien der Gesellschaft gehalten. Zusätzlich halten zwei weitere Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich), Dr. Hans-Joachim Körber und Ali Sabanci, Aktien und zwar hält Dr. Hans-Joachim Körber 153.000 Stammaktien und Ali Sabanci ist durch seine Stellung als Director der ESAS Holding A.S. mit 14.045.031 Stammaktien beteiligt.

Zuerkannte Aktien für Directors

Die Zahl der von Directors gehaltenen Aktien zum Jahresende laut dem Aktienprogramm für Mitarbeiter stellt sich wie folgt dar:

	Optionen per 1.1.2009	Optionen verfallen im Berichtsjahr	Optionen per 31.12.2009	ausübbar ab (bei Erfüllung bestimmter Perfor- mance-Kriterien im vorhergehenden Dreijahreszeitraum)
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 2				
Joachim Hunold	10.000	(10.000)	0	31.12.2009
Ulf Hüttmeyer	10.000	(10.000)	0	31.12.2009
Karl Lotz	10.000	(10.000)	0	31.12.2009
Elke Schütt	10.000	(10.000)	0	31.12.2009
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 3				
Joachim Hunold	10.000	0	10.000	31.12.2010
Ulf Hüttmeyer	10.000	0	10.000	31.12.2010
Karl Lotz	10.000	0	10.000	31.12.2010
Elke Schütt	10.000	0	10.000	31.12.2010

Nach dem Aktienprogramm für Mitarbeiter haben die Directors einen Rechtsanspruch auf Aktien, können jedoch nur das Eigentumsrecht an ausstehenden Aktien erwerben, wenn bestimmte Voraussetzungen hinsichtlich der Performance erfüllt sind. 50% der im Rahmen jeder Tranche gewährten Aktien sind an bestimmte Performance-Vorgaben gebunden, und zwar basierend auf der von der Gesellschaft erzielten Kapitalrendite, und 50% der im Rahmen der jeweiligen Tranchen gewährten Aktien sind von den Performance-Vorgaben abhängig, basierend auf dem prozentualen Wertzuwachs der Aktie der Gesellschaft innerhalb eines Zeitraums von drei (3) Jahren. Dies stellt sich wie folgt dar:



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht
Bericht Vergütung
Directors**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Tranche und Drei-Jahres-Performance-Zeitraum (endet am 31. Dezember)	Höchstbetrag Kapitalrenditekomponente	Höchstbetrag Aktienwertzuwachskomponente
Tranche 1: 2008	13 %	35 %
Tranche 2: 2009	14 %	38 %
Tranche 3: 2010	15 %	40 %

Das Recht auf Erwerb der Eigentumsrechte an ausstehenden Aktien kann innerhalb von zwei (2) Wochen nach Erhalt der Mitteilung von der Gesellschaft über die Erfüllung der Performance-Kriterien ausgeübt werden. Der Ausübungspreis beträgt 0,25 EUR pro Aktie; dieser Wert entspricht dem Nennwert der Aktien. Der Aktienpreis lag am 31. Dezember 2009 bei 3,76 EUR.

Die Performance-Vorgaben wurden weder für den Performance-Zeitraum der Tranche 1, der am 31. Dezember 2008 abgelaufen war, noch für den Performance-Zeitraum der Tranche 2 erreicht, der am 31. Dezember 2009 abgelaufen war. Deshalb können die Teilnehmer ihr Eigentumsrecht an ausstehenden Aktien in Bezug auf die genannten Tranchen nicht ausüben und sind ggf. dazu verpflichtet, das Eigentumsrecht bezüglich dieser Aktien an den Aktientrust für Mitarbeiter von Air Berlin zu übertragen.

Keiner der Non-Executive Directors (ohne Geschäftsbereich) hat Anspruch auf Aktienoptionen. Im Berichtsjahr wurden weder Aktienoptionen ausgeübt noch sind solche Optionen verfallen. Eine detaillierte Beschreibung des Aktienprogramms für Mitarbeiter ist auch in den Erläuterungen zum Jahresabschluss – siehe Seite 149 bis Seite 150 – enthalten.

VERÄNDERUNGEN IM BOARD OF DIRECTORS

Elke Schütt, Karl Friedrich Lotz, Wolfgang Kurth und Claus Wülfers sind am 31. Mai 2009 aus dem Board ausgeschieden. Am 1. Juni 2009 wurde Jean Christoph Debus zum Chief Commercial Officer der Gesellschaft ernannt. Vor seiner Ernennung war Herr Debus Geschäftsführender Director und Chief Financial Officer bei der deutschen Luftfahrtsgesellschaft Condor Flugdienst GmbH. Ali Sabanci wurde im Mai 2009 in das Board berufen. Herr Sabanci ist außerdem Mitglied des Vorstands der ESAS Holding, des größten Aktionärs der Gesellschaft, und er ist Vorstandsvorsitzender von Pegasus Airlines. Hartmut Mehdorn wurde im Juli 2009 in das Board berufen. Herr Mehdorn war fast 10 Jahre lang CEO der Deutsche Bahn AG, bevor er in das Board der Gesellschaft berufen wurde.

Herr Dieter Pfundt ist am 28. Februar 2010 aus dem Board ausgeschieden.

NACHTRAGSBERICHT

Im Zeitraum ab Ende des Geschäftsjahres 2009 bis zum Redaktionstermin für die Vorlage dieses Geschäftsberichts am 18. März 2010 gab es keine Vorfälle, die sich auf die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft wesentlich auswirken könnten.

Wolfgang Kurth, Chief Maintenance Officer, ist am 9. Februar 2010 mit sofortiger Wirkung aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Air Berlin PLC gibt am 18. Februar 2010 die Erhöhung ihrer Beteiligung an der NIKI Luftfahrt GmbH bekannt. Die Verträge wurden am 17. Februar 2010 notariell beurkundet. Die Air Berlin PLC und ihre Tochtergesellschaft Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG haben mit der Privatstiftung Lauda vereinbart, dass die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG mittelbar 25,9 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH erwerben wird und dadurch ihre gegenwärtige Beteiligung an der NIKI Luftfahrt GmbH von 24 Prozent auf 49,9 Prozent aufstockt. Der Kaufpreis für die Anteile beträgt 21 Millionen Euro. Im Zusammenhang mit der Aufstockung der Beteiligung wird die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG der Privatstiftung Lauda ein Darlehen in Höhe von 40,5 Millionen Euro gewähren.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate-
Governance-Bericht
Bericht Vergütung
Directors**
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

Die Privatstiftung hat das Wahlrecht, in drei Jahren das Darlehen in bar oder durch Übereignung der verbleibenden 50,1 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH zurückzuzahlen. Andreas Nikolaus (Niki) Lauda wird der NIKI Luftfahrt GmbH für mindestens drei weitere Jahre zur Verfügung stehen.

Der Vollzug der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt des Erhalts der erforderlichen kartellrechtlichen Gestattung. Künftig wird die NIKI Luftfahrt GmbH im Air Berlin Konzern voll konsolidiert werden. Die NIKI Luftfahrt GmbH wird ein rechtlich selbstständiges Unternehmen mit eigener Geschäftsführung bleiben. Auch der Name NIKI soll auf absehbare Zeit Bestand haben.

Durch die Integration von NIKI in den Air Berlin Konzern steigt die Zahl der Flugzeuge um elf. Auf Basis der vorläufigen Zahlen des Geschäftsjahrs 2009 nimmt die Zahl der Passagiere im Air Berlin Konzern um 2,6 Millionen zu – bei einem Sitzladefaktor von 77 Prozent. Die NIKI Luftfahrt GmbH hat nach vorläufigen Zahlen (entsprechend österreichischen GAAP) im abgelauenen Geschäftsjahr 2009 einen Umsatz von 269,2 Millionen Euro (+ 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr) und ein EBIT von 23,1 Millionen Euro erzielt. Das entspricht einer Steigerung von 71 Prozent gegenüber dem Geschäftsjahr 2008.

Für das laufende Geschäftsjahr hat NIKI eine Expansion des Netzwerks geplant. So ist die Aufnahme von Verbindungen nach Sofia, Bukarest, Kopenhagen und Nizza geplant. Weitere Strecken nach Olbia/Cagliari, Belgrad und Barcelona ergänzen das Angebot von Air Berlin.

Im März 2010 hat Air Berlin das Orderbuch für die Boing 787 von 25 auf 15 feste Bestellungen und die Anzahl der Optionen von 10 auf 5 reduziert. Des weiteren wurde eine Verschiebung der Bestellung von 9 Flugzeugen des Typs Boing 737 nach 2015 vorgenommen. Diese Auslieferung war ursprünglich für 2010 beziehungsweise 2011 geplant.

Die Veränderungen im Board of Directors nach dem 31.12.2009 bis zum Redaktionsschluss dieses Geschäftsberichts sind im gleichnamigen vorherigen Kapitel aufgeführt.

Vom Board genehmigt und im Namen des Board unterzeichnet.

18. März 2010



Joachim Hunold
Chief Executive Officer



Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten**
 - Versicherung der**
 - gesetzlichen Vertreter**
 - Verantwortlichkeiten**
 - der Directors**
- 07) Bestätigungsvermerk
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

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, 18. März 2010

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

VERANTWORTLICHKEITEN DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES LAGEBERICHTS UND DES JAHRESABSCHLUSSES

Die Directors sind für die Erstellung des Lageberichtes und des Jahresabschlusses in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Recht und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Das Gesellschaftsrecht verlangt von den Directors, den Konzernabschluss und den Abschluss der Muttergesellschaft für das jeweilige Geschäftsjahr zu erstellen. Gemäß diesen Rechts sind die Directors dazu verpflichtet den Konzernabschluss und den Abschluss der Muttergesellschaft in Übereinstimmung mit den von der Europäischen Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und den anwendbaren Gesetzen zu erstellen und sie haben sich dazu entschieden den Abschluss der Muttergesellschaft in Anwendung der gleichen Vorschriften zu erstellen.

Gemäß Gesellschaftsrecht dürfen die Directors die Abschlüsse nicht genehmigen, es sei denn sie sind der Überzeugung, dass die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage vermitteln..

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses und des Abschlusses der Muttergesellschaft haben die Directors Folgendes zu beachten:

- Sie müssen geeignete Bilanzierungsrichtlinien auswählen und diese dann durchgehend anwenden;
- sie müssen angemessene und umsichtige Einschätzungen und Beurteilungen abgeben;
- sie müssen angeben, ob die Abschlüsse entsprechend den von der EU angenommenen IFRS-Standards erstellt worden sind;
- sie müssen die Abschlüsse nach dem Grundsatz der Fortführung des Unternehmens erstellen, es sei denn, es kann nicht von der Annahme ausgegangen werden, dass der Konzern und die Muttergesellschaft ihre Geschäftstätigkeiten weiter betreiben.

Die Directors sind dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die stets die Finanzlage der Muttergesellschaft mit angemessener Genauigkeit widerspiegelt, und die ihnen ermöglicht sicherzustellen, dass der Jahresabschluss die Bestimmungen des Companies Act 2006 erfüllt. Sie sind im Allgemeinen dafür verantwortlich, sämtliche Maßnahmen zu veranlassen, die es ihnen ermöglichen, die Vermögensgegenstände des Konzerns zu schützen, sowie Betrug und andere Unregelmäßigkeiten aufzudecken.

Gemäß der anzuwendenden Rechtsgrundlagen und Regelungen sind die Directors auch für die Erstellung von Director's Report und Lagebericht, Bericht des Vergütungsausschusses, und Corporate Governance Bericht verantwortlich.

Die Directors sind dafür verantwortlich, dass die Informationen über die Gesellschaft und ihre Finanzlage auf der Unternehmens-Website gepflegt werden und vollständig sind. Die gesetzlichen Bestimmungen in Großbritannien über die Erstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen können von der Gesetzgebung anderer Gerichtsbarkeiten abweichen.



- 01) Essentials
- 02) Mit Evolution zum Erfolg
- 03) Die Aktie
- 04) Directors' Report
- 05) Corporate Governance
- 06) Verantwortlichkeiten
- 07) Bestätigungsvermerk
des Abschlussprüfers**
- 08) Jahresabschluss
- 09) Sonstige Angaben

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE GESELLSCHAFTER DER AIR BERLIN PLC

Wir haben den Konzernabschluss sowie den Jahresabschluss der Air Berlin PLC für das am 31. Dezember 2009 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 121 bis 193, 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 Bericht 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, und für keinen anderen Zweck.

Soweit vom Gesetz her 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 117 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, die Prüfung der Abschlüsse nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den International Standards on Auditing (UK and Ireland) vorzunehmen. 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 APB unter folgender Internet-Adresse einsehbar: www.frc.org.uk/apb/scope/UKP.

Stellungnahme zum Jahresabschluss

Nach unserer Überzeugung

- vermitteln der Konzernabschluss und der Jahresabschluss der Muttergesellschaft ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Muttergesellschaft zum 31. Dezember 2009;
- 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
- ✈ die Angaben des Lageberichts für das Geschäftsjahr stehen im Einklang mit den Angaben in den Abschlüssen.

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

In Bezug auf die folgenden Sachverhalte haben wir nichts zu berichten:

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 steht; 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.

Melvyn Egglenton (Senior Statutory Auditor)

im Auftrag und im Namen von: KPMG Audit Plc, Statutory Auditor

Chartered Accountants
One Snowhill
Snow Hill Queensway
Birmingham
B4 6GH
Großbritannien

18. März 2010

AIR BERLIN PLC
JAHRESABSCHLUSS 2009

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2009

	Anhang	31.12.2009	31.12.2008 (angepasst)*
		€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	19	3.240.344	3.388.520
Sonstige betriebliche Erträge	20	42.443	38.621
Materialaufwand und bezogene Leistungen	21	(2.193.173)	(2.359.845)
Personalaufwand	22	(440.722)	(446.264)
Abschreibungen	5, 6	(109.144)	(103.142)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	23	(511.281)	(515.897)
Betriebliche Aufwendungen		(3.254.320)	(3.425.148)
Betriebsergebnis		28.467	1.993
Finanzaufwendungen	24	(62.588)	(55.533)
Finanzerträge	24	24.554	12.561
Währungsverluste, netto	24	(12.938)	(28.989)
Finanzergebnis, netto		(50.972)	(71.961)
Erträge (Aufwendungen) aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	25	808	(9)
Ergebnis vor Ertragsteuern		(21.697)	(69.977)
Ertragsteuern	26	12.229	(13.541)
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Air Berlin PLC zuzurechnen		(9.468)	(83.518)
Unverwässertes Ergebnis per Aktie in €	11	(0,13)	(1,27)
Verwässertes Ergebnis per Aktie in €	11	(0,13)	(1,27)

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

		31.12.2009	31.12.2008
		€ 000	€ 000
Verlust der Periode		(9.468)	(83.518)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		(169)	1.137
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	29g	55.968	(83.324)
Dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	29g	148.147	(100.946)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	26	(61.604)	55.528
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern		142.342	(127.605)
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Air Berlin PLC zuzurechnen		132.874	(211.123)

* Die Anpassungen zum 31. Dezember 2008 betreffen die Erstanwendung von IFRIC 13. Weitere Informationen siehe Abschnitt 4p.



08) Jahresabschluss

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2009

	Anhang	31.12.2009	31.12.2008 (angepasst)*
		€ 000	€ 000
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	5	318.060	313.819
Sachanlagen	6	1.209.743	1.269.943
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	106.252	108.254
Latente Steueransprüche	26	0	54.555
Positiver Marktwert von Derivaten	28	14	664
Rechnungsabgrenzungen		5.825	0
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	3.183	1.771
Langfristige Vermögenswerte		1.643.077	1.749.006
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	8	38.724	36.692
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	297.663	283.427
Positiver Marktwert von Derivaten	28	23.720	46.567
Rechnungsabgrenzungen		35.120	25.110
Bankguthaben und Kassenbestände	27	373.233	268.287
Kurzfristige Vermögenswerte		768.460	660.083
Bilanzsumme		2.411.537	2.409.089
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	10	21.379	16.502
Kapitalrücklage	10	374.319	307.501
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	15	51.598	27.344
Sonstige Rücklagen	10	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(62.323)	(62.654)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	29	7.218	(135.294)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	10	767	936
Eigenkapital – den Eigentümern der Air Berlin PLC zuzurechnen		610.014	371.391
Minderheitsanteile am Eigenkapital		0	629
Gesamt Eigenkapital		610.014	372.020
Langfristige Verpflichtungen			
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	15	583.158	610.463
Finanzschulden	15	273.355	302.783
Rückstellungen	14	10.298	10.661
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	17	36.401	31.263
Latente Steuerverbindlichkeiten	26	4.327	0
Negativer Marktwert von Derivaten	28	70.853	58.767
Langfristige Verpflichtungen		978.392	1.013.937
Kurzfristige Verpflichtungen			
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	15	77.228	73.011
Finanzschulden	15	13.580	44.012
Ertragsteuerverbindlichkeiten		7.526	8.076
Rückstellungen	14	11.177	15.562
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	17	334.926	316.121
Negativer Marktwert von Derivaten	28	12.756	236.735
Rechnungsabgrenzung		78.390	72.795
Erhaltene Anzahlungen	18	287.548	256.820
Kurzfristige Verpflichtungen		823.131	1.023.132
Bilanzsumme		2.411.537	2.409.089

* Die Anpassungen zum 31. Dezember 2008 betreffen die Erstanwendung von IFRIC 13. Weitere Informationen siehe Abschnitt 4p.
Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 18. März 2010; unterzeichnet für das „Board of Directors“:

J. Hunold

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

U. Hüttmeyer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2009

	Anhang	31.12.2009	31.12.2008 (angepasst)*
		€ 000	€ 000
Verlust der Periode		(9.468)	(83.518)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5, 6	109.144	103.142
Gewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen	20, 23	(8.394)	(18.851)
Wertminderungen auf Kredite		2.000	0
Gewinn aus der Veräußerung von assoziierten Unternehmen		0	(2.282)
Verlust aus der Veräußerung von verbundenen Unternehmen		0	316
Aktienorientierte Vergütung		(88)	(143)
Zunahme der Vorräte		(2.032)	(5.868)
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		21.479	3.722
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		(23.978)	(18.568)
Latenter (Steuerertrag) / Steueraufwand	26	(17.834)	8.631
Abnahme der Rückstellungen für abgegrenzte Leistungen und sonstige Rückstellungen		(4.748)	(92.703)
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		26.689	(4.478)
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		36.502	79.034
Währungsverluste	24	12.938	28.989
Zinsaufwendungen	24	60.222	54.919
Zinserträge	24	(3.280)	(12.561)
Ertrag aus dem Rückkauf der Wandelanleihe	24	(21.273)	0
Ertragsteueraufwendungen	7, 26	5.606	4.910
Anteil am (Gewinn) Verlust von assoziierten Unternehmen	25	(808)	9
Veränderung der Marktbewertung der Derivate		1.675	(1.662)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		(169)	1.234
Operativer Cashflow		184.182	44.272
Gezahlte Zinsen		(49.442)	(40.188)
Erhaltene Zinsen		1.812	11.317
Gezahlte Ertragsteuern		(6.156)	(3.597)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		130.396	11.804
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		(161.738)	(203.700)
Erwerb von Tochtergesellschaften, abzüglich liquider Mittel		0	1.494
Erwerb von Minderheitsanteilen		(1.182)	0
Verkauf von Tochtergesellschaften, abzüglich liquider Mittel		0	(2.247)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	9	(11.782)	(27.497)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		106.044	72.972
Erhaltene Dividenden von assoziierten Unternehmen		0	211
Verkauf von assoziierten Unternehmen		0	2.328
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen	7	(17)	(376)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(68.674)	(156.815)
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden		(202.791)	(231.256)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden		110.625	170.518
Ausgabe von neuen Stammaktien	10	72.247	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	10	(4.470)	0
Rückkauf von Wandelanleihen (begeben in 2007)	15	(53.405)	0
Ausgabe von Wandelanleihen	15	125.000	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Wandelanleihen	15	(6.339)	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		40.867	(60.738)
Veränderung von Nettzahlungsmitteln		102.589	(205.749)
Nettzahlungsmittel zu Beginn der Periode		267.809	468.550
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		1.612	5.008
Nettzahlungsmittel am Ende der Periode	27	372.010	267.809
davon Kontokorrentkonten, die für Managementzwecke verwendet werden		(1.223)	(478)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		373.233	268.287

* Die Anpassungen zum 31. Dezember 2008 betreffen die Erstanwendung von IFRIC 13. Weitere Informationen siehe Abschnitt 4p.



08) Jahresabschluss

Air Berlin PLC
KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2009

	Anhang	Gezeichnetes Kapital € 000	Kapital- rücklage € 000
Bilanz zum 31. Dezember 2007 (berichtet)		16.502	307.501

Erstanwendung IFRIC 13			
Bilanz zum 31. Dezember 2007 (angepasst)		16.502	307.501

Aktienorientierte Vergütung			
Summe Transaktionen mit Eigentümern		0	0

Verlust der Periode (angepasst)			
Sonstiges Ergebnis			
Summe Gesamtergebnis (angepasst)		0	0

Bilanz zum 31. Dezember 2008 (angepasst)		16.502	307.501

Ausgabe von neuen Stammaktien	10	4.877	67.370
Transaktionskosten aus Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern	10		(3.130)
Aktienorientierte Vergütung	12		
Erwerb von Minderheitsanteilen	10		
Erstattung der Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern			2.578
Einzug von Wandelanleihen	15		
Ausgabe von Wandelanleihen, nach Steuern	15		
Transaktionskosten aus Ausgabe von Wandelanleihen, nach Steuern	15		
Summe Transaktionen mit Eigentümern		4.877	66.818

Verlust der Periode			
Sonstiges Ergebnis			
Summe Gesamtergebnis		0	0

Bilanz zum 31. Dezember 2009		21.379	374.319

Eigenkapital- komponente der Wandelanleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinnrück- lage und Jahresergebnis	Markt- bewertung von Sicherungs- instrumenten, nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen	Eigenkapital den Eigen- tümern der Air Berlin PLC zuzurechnen	Minderheits- anteile am Eigenkapital	Gesamt
€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
27.431	217.056	31.889	(6.639)	(201)	593.539	629	594.168
		(10.882)			(10.882)		(10.882)
27.431	217.056	21.007	(6.639)	(201)	582.657	629	583.286
		(143)			(143)		(143)
0	0	(143)	0	0	(143)	0	(143)
		(83.518)			(83.518)		(83.518)
(87)			(128.655)	1.137	(127.605)		(127.605)
(87)	0	(83.518)	(128.655)	1.137	(211.123)	0	(211.123)
27.344	217.056	(62.654)	(135.294)	936	371.391	629	372.020
					72.247		72.247
					(3.130)		(3.130)
		(88)			(88)		(88)
		(553)			(553)	(629)	(1.182)
					2.578		2.578
(10.440)		10.440			0		0
36.548					36.548		36.548
(1.854)					(1.854)		(1.854)
24.254	0	9.799	0	0	105.748	(629)	105.119
		(9.468)			(9.468)		(9.468)
			142.512	(169)	142.343		142.343
0	0	(9.468)	142.512	(169)	132.875	0	132.875
51.598	217.056	(62.323)	7.218	767	610.014	0	610.014



08) Jahresabschluss

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2009

	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
		€ 000	€ 000
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Anteile an verbundenen Unternehmen	34b	470.992	220.958
Anteile an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0	125
Latente Steueransprüche	34c	4.856	19.751
Positiver Marktwert von Derivaten		0	350
Darlehen an verbundene Unternehmen	34d	15.200	16.384
Darlehen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	34e	39	250
Sonstige Darlehen	34d	1.500	3.500
Langfristige Vermögenswerte		492.587	261.318
Kurzfristige Vermögenswerte			
Darlehen an verbundene Unternehmen		185.182	155.000
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	34f	91.200	274.040
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	34g	149	148
Positiver Marktwert von Derivaten		58	2.380
Sonstige Forderungen		4.228	1.260
Rechnungsabgrenzungen		904	567
Bankguthaben und Kassenbestände		104.295	159.978
Kurzfristige Vermögenswerte		386.016	593.373
Bilanzsumme		878.603	854.691
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	34h	21.379	16.502
Kapitalrücklage	34h	374.319	307.501
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		51.598	27.344
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		34.775	7.122
Eigenkapital		482.071	358.469
Langfristige Verpflichtungen			
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34j	198.089	192.696
Negativer Marktwert von Derivaten		7.078	14.715
Langfristige Verpflichtungen		205.167	207.411
Kurzfristige Verpflichtungen			
Abgegrenzte Steuern		4.815	2.560
Abgegrenzte Verbindlichkeiten		1.761	2.228
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34l	182.720	281.347
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		419	2.570
Negativer Marktwert von Derivaten		1.435	0
Sonstige Verbindlichkeiten		207	86
Rechnungsabgrenzungen		8	20
Kurzfristige Verpflichtungen		191.365	288.811
Bilanzsumme		878.603	854.691

Der Jahresabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 18. März 2010; unterzeichnet für das „Board of Directors“:

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hütsmeyer
Chief Financial Officer

Air Berlin PLC

KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2009

	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
		€ 000	€ 000
Gewinn der Periode		17.301	41.399
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow			
Wertminderungen auf Kredite		2.000	0
Aktienorientierte Vergütung	12	(88)	(143)
Abnahme (Zunahme) von Forderungen an Tochterunternehmen		88.356	(147.452)
Zunahme von Forderungen an assoziierte Unternehmen		(1)	(148)
Abnahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		2.659	1.159
Latenter Steuerertrag	34c	(226)	(2.403)
(Abnahme) Zunahme der abgegrenzten Verbindlichkeiten und Rückstellungen		(467)	2.020
(Abnahme) Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		(2.150)	2.466
(Abnahme) Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34f	(99.395)	273.423
Abnahme der Pensionsverpflichtungen		0	(587)
Zunahme (Abnahme) der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen		110	(2.046)
Währungsverluste		129	0
Zinsaufwendungen		17.945	16.554
Zinserträge		(3.022)	(8.575)
Ertrag aus dem Rückkauf der Wandelanleihe		(21.273)	0
Ertragsteueraufwendungen		2.254	2.482
Anteil am Verlust von assoziierten Unternehmen		586	0
Veränderung der Marktbewertung der Derivate		(3.530)	(4.423)
Operativer Cashflow		1.188	173.726
Gezahlte Zinsen		(6.219)	(45)
Erhaltene Zinsen		726	5.389
Erhaltene Ertragsteuern		0	78
Netto-Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		(4.305)	179.148
Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen	34b	(33)	(77.643)
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen	34b	(155.001)	0
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen		0	(125)
Langfristige Darlehen an Tochterunternehmen	34d	(28.998)	(16.384)
Langfristige Darlehen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	34e	(250)	(250)
Cashflow aus Investitionstätigkeit		(184.282)	(94.402)
Rückzahlung erhaltener kurzfristiger Darlehen		0	(100.000)
Ausgabe von neuen Stammaktien	10	72.247	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	10	(4.470)	0
Rückkauf von Wandelanleihen (begeben in 2007)	15	(53.405)	0
Ausgabe von Wandelanleihen	15	125.000	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Wandelanleihen	15	(6.339)	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		133.033	(100.000)
Veränderung von Nettoszahlungsmitteln		(55.554)	(15.254)
Nettoszahlungsmittel zu Beginn der Periode		159.978	175.232
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(129)	0
Nettoszahlungsmittel am Ende der Periode		104.295	159.978
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		104.295	159.978



08) Jahresabschluss

Air Berlin PLC

EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2009

	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe	Gewinnrück- lagen und Jahresergebnis	Gesamt Eigenkapital
		€000	€000	€000	€000	€000
Bilanz zum 31. Dezember 2007		16.502	307.501	27.431	(34.134)	317.300
Aktienorientierte Vergütung		0	0	0	(143)	(143)
Summe Transaktionen mit Eigentümern		0	0	0	(143)	(143)
Gewinn der Periode		0	0	0	41.399	41.399
Sonstiges Ergebnis		0	0	(87)	0	(87)
Summe Gesamtergebnis		0	0	(87)	41.399	41.312
Bilanz zum 31. Dezember 2008		16.502	307.501	27.344	7.122	358.469
Aktienorientierte Vergütung	12	0	0	0	(88)	(88)
Ausgabe von neuen Stammaktien	10	4.877	67.370	0	0	72.247
Transaktionskosten, nach Steuern	10	0	(3.130)	0	0	(3.130)
Erstattung der Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		0	2.578	0	0	2.578
Ausgabe von Wandelanleihen, nach Steuern	15	0	0	36.548	0	36.548
Transaktionskosten aus Ausgabe von Wandelanleihen, nach Steuern	15	0	0	(1.854)	0	(1.854)
Einzug von Wandelanleihen	15	0	0	(10.440)	10.440	0
Summe Transaktionen mit Eigentümern		4.877	66.818	24.254	10.352	106.301
Gewinn der Periode		0	0	0	17.301	17.301
Summe Gesamtergebnis		0	0	0	17.301	17.301
Bilanz zum 31. Dezember 2009		21.379	374.319	51.598	34.775	482.071

KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2009

1. EINLEITUNG

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2009 beinhaltet die Air Berlin PLC und ihre Tochterunternehmen (im Folgenden „Air Berlin“ oder „Gruppe“) sowie die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen. Air Berlin ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der Air Berlin 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 von den Directors⁽¹⁾ erstellt und genehmigt wurden, sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind („übernommene IFRS“). 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 Anhangangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 126 bis 128 verwiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden in allen im Konzernabschluss präsentierten Berichtsperioden unverändert angewendet mit Ausnahme der Änderungen durch IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“, wie in Abschnitt 4p dargestellt, sowie IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“. 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 0,8881 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzzahlen wurden unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit ausgewiesen, außer Angaben zu Aktien und Bonds. Der Konzernabschluss wurde vom „Board of Directors“ genehmigt und am 18. März 2010 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 vorraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 92 bis 96 dargestellt. Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Entwicklung der Finanzkennzahlen auf den Seiten 71 bis 78 beschrieben. Einzelheiten zur Finanzierung sind in den Abschnitten 15 und 29 des Jahresabschlusses dargestellt. Des Weiteren enthalten die Abschnitte 4u und 29 des Jahresabschlusses die Zielsetzungen, Richtlinien und Prozesse zum Kapitalmanagement, die Sichtweise zum Finanzrisikomanagement, Einzelheiten zu den Finanzinstrumenten und Hedge-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 vorraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 92 bis 96 dargestellt, ergeben die derzeitigen wirtschaftlichen Einflüsse eine partielle Ungewissheit bezüglich der Währungsfluktuationen, Fluktuationen bei den Kerosinpreisen und der Kundennachfrage. Die Prognosen und Berechnungen der Gruppe, unter Berücksichtigung der möglichen Änderungen im Geschäftsverlauf, zeigt, dass die Gruppe über ausreichende Geldmittel verfügt, um ihren Verpflichtungen in absehbarer Zeit zu genügen.

Die fundierten Erwartungen des Vorstands sind dahingehend, dass die Gruppe über ausreichende Mittel verfügt um das Fortführungsprinzip für die absehbare Zukunft aufrechtzuerhalten. Der Abschluss wurde unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt.

Schätzungen

Die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den übernommenen IFRS erfordert die Vornahme von Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen durch die Geschäftsleitung, die die Anwendung von Bilanzierungsregeln und die Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie Erträge 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

⁽¹⁾ Hier und im Folgenden sind unter dem Begriff Vorstand die „Executive Directors“ zu verstehen.



08) Jahresabschluss

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 zugrunde liegenden 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 von der EU übernommenen 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 unbestimmter Nutzungsdauer sowie die erwartete Ausnutzung 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 Air Berlin stehen. Eine Gesellschaft steht unter Beherrschung der Air Berlin, wenn Air Berlin das Recht hat, direkt oder indirekt Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu nehmen, um aus dessen Geschäftstätigkeit Nutzen zu ziehen. Die Jahresabschlüsse der Tochterunternehmen sind vom Zeitpunkt der erstmaligen Beherrschung bis zur Aufgabe der Beherrschung in den Konzernabschluss einbezogen.

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 (Schweizer Franken) 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. Cabin Service KG
- ✈ Air Berlin PLC & Co. DUS 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 einer 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

Assoziierte Unternehmen sind solche Gesellschaften, auf die die Gruppe maßgeblichen Einfluss, aber nicht die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Der Konzernabschluss beinhaltet den Anteil der Gruppe am Erfolg des assoziierten Unternehmens 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 den Wert ihres Beteiligungsanteils, wird der Buchwert auf null reduziert. Weitere Verluste des assoziierten Unternehmens werden nicht mehr erfasst, es sei denn, die Gruppe hat rechtliche oder tatsächliche Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen für das assoziierte 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 werden in Höhe des Anteils der Gruppe am assoziierten 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	5 Jahre
Kundenbeziehungen	4 Jahre
Landrechte (Slots)	unbegrenzt

Landrechte haben eine unbegrenzte Nutzungsdauer, da sie weder zeitlich begrenzt sind noch einer regelmäßigen Abnutzung unterliegen.

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.



08) Jahresabschluss

-- FLUGZEUGE UND TRIEBWERKE

Die Gruppe ist Eigentümerin von Flugzeugen vom Typ Boeing 737-800, Airbus A319 und A320 sowie Bombardier Q400 und Triebwerken. Diese werden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Beurteilungen hinsichtlich der Schätzung von Restwerten und Nutzungsdauern von Sachanlagen werden vorgenommen. Unsicherheiten bestehen in den Nutzungsdauern der Flugzeuge und Triebwerke sowie in den Beträgen, die durch zukünftige Abgänge realisiert werden können.

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 und Triebwerken erfolgt in Etappen, mit anfänglichen und nachfolgenden Anzahlungen. Fremdkapitalkosten, die aus diesen Anzahlungen resultieren, sind in den Anschaffungskosten der entsprechenden Sachanlagen enthalten. Übrige Fremdkapitalkosten sind als Aufwand erfasst.

-- GRUNDSTÜCKE UND GEBÄUDE

Unter den Grundstücken und Gebäuden sind zwei geleaste Flughafengebäude (wie im Abschnitt 16 weiter beschrieben) ausgewiesen. Die Gebäude werden über die Laufzeit des Leasingvertrags bzw. die verbleibende Nutzungsdauer abgeschrieben.

-- 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 bestehenden 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 Vermögensgegenstände 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 Vermögensgegenstände mit unbestimmten 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 Zahlungsmittelzufluss 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.

Notwendige Beurteilungen hinsichtlich der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit werden ebenso vorgenommen wie zur Ermittlung des Nutzungswertes. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf geplantem und operativem Wachstum. Das Handelsumfeld unterliegt sowohl regulationsbedingten 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.

-- 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 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe 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 bilanziert 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 Effektivzinssatz diskontierten Zahlungsströmen ergibt. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren realisierbaren Wert abgeschrieben und in einem separaten Konto ausgewiesen. Nähere Informationen zu den Wertminderungen sind im Anhang unter 29a dargestellt. Die Wertminderungen werden so lange beibehalten, bis Air Berlin 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 zur Absicherung zukünftiger Zahlungsströme abgeschlossen. Derivate werden beim Erstansatz mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht der Absicherung von Risiken dienen, 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. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste werden ertragswirksam 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 ertragswirksam 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 ertragswirksam erfasst.



08) Jahresabschluss

Um Wechselkursrisiken zu minimieren, werden Devisentermingeschäfte abgeschlossen. Der Marktwert eines Devisentermingeschäfts bestimmt sich in Höhe des notierten Marktpreises, des Barwerts des notierten Termingeschäftes zum Bilanzstichtag. Zur Begrenzung des Kerosinpreisisikos werden Kerosin-Swaps und -Optionen genutzt.

Die Gruppe nutzt kombinierte Zins- und Währungs-Swaps, um Wechselkursschwankungen in Fremdwährungsverbindlichkeiten in Festwertpositionen der funktionalen Währung zu konvertieren.

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 zur Finanzierung genutzt werden, sind in die Kassen- und Bankbestände für die Darstellung in der Kapitalflussrechnung einbezogen. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten Bankbestände mit Verfügungsbeschränkung, die in Abschnitt 27 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 Air Berlin eingezogen werden können und Dividendenzahlungen im Ermessen des Unternehmens stehen. Dividenden werden als Ausschüttungen im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

-- EIGENE AKTIEN

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 ertragswirksam 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 Goodwill, 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. Beurteilungen 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 abgezinste 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 Erstantritt mit ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich zuordenbaren Transaktionskosten angesetzt. In der Folgebewertung werden sie zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert.

m) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

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

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 ertragswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbucht. Weitere Informationen zu den Währungsrisiken werden in Abschnitt 29d dargestellt.

Bewertungsunterschiede aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten – so wie 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. Umsätze und andere Erträge aus operativer Geschäftstätigkeit werden mit Leistungserbringung realisiert (z.B. Flugleistungen) oder mit Nutzen- und Lastenübergang im Rahmen des Eigentumswechsels (z.B. Bordverkäufe). Umsätze werden bewertet mit dem Marktwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Preisreduzierungen (z.B. Zoll, Umsatzsteuer und Rabatte). Aufwendungen werden realisiert, wenn sie anfallen, was grundsätzlich mit dem Zeitpunkt der Realisierung der mit ihnen im Zusammenhang stehenden Erträge korrespondiert.

p) Rechnungsabgrenzungen

Rechnungsabgrenzungen resultieren hauptsächlich aus dem Ticketverkauf und dem Bonusmeilenprogramm Air Berlins Vielfliegerprogramm.



08) Jahresabschluss

Air Berlin 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. Umsätze auf nicht geltend gemachte Tickets werden realisiert, wenn die Gültigkeit des Tickets abgelaufen ist.

-- VIELFLIEGERPROGRAMM

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

Im Rahmen des „topbonus“ Programmes von Air Berlin werden die ausgegebenen Meilen gemäß des zum 1. Januar 2009 verpflichtend anzuwendenden IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“ nach der Deferred-Income-Methode zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der Meilenwert wurde bis zum 31. Dezember 2008 nach der Grenzkostenmethode bewertet. In Übereinstimmung mit IAS 8 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler“ wurde der Effekt von IFRIC 13 rückwirkend angewendet.

Die Effekte aus IFRIC 13 Erstanwendung sind wie folgt:

In Tausend Euro	01.01.2008			31.12.2008		
	Berichtet	Anpassung	Angepasst	Berichtet	Anpassung	Angepasst
Eigenkapital	(594.168)	10.882	(583.286)	(391.401)	19.381	(372.020)
Rechnungsabgrenzung	(48.079)	(15.584)	(63.663)	(45.039)	(27.756)	(72.795)
Latente Steueransprüche	2.956	4.702	7.658	46.180	8.375	54.555
Umsatzerlöse				3.400.692	(12.172)	3.388.520
Ertragsteueraufwand				(17.214)	3.673	(13.541)
Unverwässertes Ergebnis per Aktie in €				(1,14)	(0,13)	(1,27)
Verwässertes Ergebnis per Aktie in €				(1,14)	(0,13)	(1,27)

q) Leasing

Die Gruppe least einige Flugzeuge als Operating-Lease-Verhältnisse, die Air Berlin verpflichten, die geleaste Vermögenswerte zu warten. Die Leasingraten enthalten keine Wartungs- und Überholungsaufwendungen. Weiterhin werden für die Mehrzahl der geleaste Flugzeuge Zahlungen an den Leasinggeber für zukünftige Wartungen geleistet. Diese basieren auf den geschätzten Kosten der Flugzeuge und Triebwerkschecks und werden berechnet anhand der tatsächlichen Flugstunden oder Flugzyklen. Die Gruppe erhält nach der Durchführung der Wartungen die bereits bezahlten Beträge erstattet. Zahlungen aufgrund eines Operating-Lease-Verhältnisses werden als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses realisiert.

Gemäß IAS 17 aktiviert die Gruppe Sachanlagevermögen aus Finanzierungs-Lease-Verhältnissen, 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 der Höhe der abgezinsten Leasingraten abzüglich der bereits gezahlten Raten ausgewiesen.

Leasingerträge aus Operate-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-Leasing-Verhältnissen führen und die zum beizulegenden Zeitwert getätigt werden, 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.

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 Air Berlin 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. Daraus entstehende Nettovermögenswerte werden maximal mit dem Barwert der zukünftigen Zahlungsströme aus Rückzahlungen oder geringeren Einzahlungen und dem Betrag der unrealisierten Dienstzeitaufwendungen aus Vorperioden bilanziert.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in der Periode erfolgswirksam 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) Aktienorientierte Vergütung

Der beizulegende Zeitwert der Aktienoptionen, die Mitarbeitern gewährt werden, wird zum Zeitpunkt der Gewährung der Optionen geschätzt und die aktienorientierte Vergütung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung als Personalaufwand über die Sperrfrist („vesting period“, entspricht dem Zeitraum bis zum bedingungslosen Erwerb der Option) realisiert. Im Gegenzug erhöht sich das Eigenkapital. Der beizulegende Zeitwert wird anhand von Bewertungsmethoden gemäß IFRS 2 bestimmt.

Der als Aufwand realisierte Betrag wird angepasst, um der Anzahl der erwarteten ausübenden Aktienoptionen zu entsprechen. Marktbedingungen werden bei der Berechnung des Marktwertes der Optionen zum Gewährungszeitpunkt einbezogen, während Ausübungsbedingungen bei der Anzahl der Optionen, die voraussichtlich ausgeübt werden, berücksichtigt sind. Weitere Details zu den Ausübungsbedingungen sind unter Abschnitt 12 beschrieben.



08) Jahresabschluss

t) Neue Rechnungslegungsstandards

Die folgenden IFRS-Standards und Interpretationen sind verabschiedet, von der EU übernommen und von der Gruppe vorzeitig angewendet worden:

- IFRS 3, Unternehmenszusammenschlüsse, überarbeitet, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, wurde frühzeitig zusammen mit den respektiven Änderungen in anderen Standards angewendet.
- Änderungen zu IAS 27, Konzern- und Einzelabschlüsse, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

Die folgenden IFRS-Standards und Interpretationen, von deren Anwendung keine signifikanten Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet werden, sind verabschiedet, von der EU übernommen und stehen zur vorzeitigen Anwendung zur Verfügung, wurden jedoch von der Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet:

- IFRS 1, Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards, überarbeitet, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.
- Änderungen zu IFRS 5, Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche infolge der Ergebnisse der Verbesserungen zu den International Financial Reporting Standards 2008, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.
- Änderungen zu IAS 39, Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Geeignete Grundgeschäfte, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.
- IFRIC 17, Sachdividenden an Eigentümer, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

u) Finanzrisikomanagement

Der Konzern ist durch die Nutzung von Finanzinstrumenten 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 Vorstand 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 Vorstand kommuniziert werden.

Das Risikoberichtswesen enthält die Darstellung und Bewertung aller Risiken in den jeweiligen 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 mit Hilfe 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 Vorstand 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

Einzeltickets 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 Agenturen 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 verhindern. Erkennbaren Risiken wird durch Wertberichtigungen auf Forderungen Rechnung getragen.

Das Kreditrisiko aus Anlagen und derivativen Finanzinstrumenten besteht aufgrund 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 können auch bei Vertragsparteien mit einem AA-Rating oder bei einer nachgewiesenen guten historischen Verlässlichkeit gehalten werden. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen basierend auf dem Ausfallrisiko bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko für die Gesellschaft besteht darin, finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeiten nicht nachkommen zu können. Die Liquidität der Air Berlin Gruppe 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 Air Berlin eintreten.

Ein konzernweites Treasury-Management-System ist implementiert. Dieses System bildet sämtliche zins- und devisenrelevanten Parameter ab und bewertet sie marktgerecht. Alle wesentlichen Air Berlin 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.



08) Jahresabschluss

Im Treasury-Management-System werden die gemäß IAS 39 für das Hedge-Accounting notwendigen Hedge-Relationen und die jeweiligen Effektivitätsberechnungen ausgewiesen. Dabei werden alle Grundgeschäfte und die entsprechend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte berücksichtigt. Alle eingegangenen Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich ihrer Effektivität permanent überwacht und bei Notwendigkeit angepasst.

Marktrisiken

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

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit als Fluggesellschaft ist Air Berlin einerseits Wechselkurs-, Zinsänderungs- und Treibstoffrisiken und andererseits Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Um diese Risiken zu begrenzen, setzt Air Berlin derivative Finanzinstrumente ein. Eine detaillierte Darstellung des Ausmaßes der Abhängigkeit des Konzerns vom Marktrisiko und der Hedge-Accounting-Aktivitäten zur Begrenzung der Risiken ist im Abschnitt 29 beschrieben.

Kapitaldienst

Der Vorstand verfolgt 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 Vorstand 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 Vorstand, mit Blick auf die Eigenkapitalrendite, eine Vielzahl von Finanzierungsoptionen einschließlich der Ausgabe von Aktien, der Ausgabe von Anleihen und traditionellen Bankfinanzierungen abgewogen. Die Air Berlin Gruppe hat keine von den Kapitalmärkten auferlegten Anforderungen zu erfüllen.

v) 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 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen und derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert. Die finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing und derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert. Finanzinstrumente werden in der Bilanz erfasst, sobald Air Berlin Vertragspartner eines Finanzinstruments wird.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei Air Berlin dargestellt:

- ✈ Kredite und Forderungen,
- ✈ finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert und zu Handelszwecken gehalten werden (derivative Finanzinstrumente),
- ✈ finanzielle 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, verzinsliche Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten).

Die Kategorien der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 29h dargestellt.

Air Berlin hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- ✈ Kredite und 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 forfaitierten Leasingraten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- ✈ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente,
- ✈ Finanzierungsleasing.

5. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

In Tausend Euro	Software- Lizenzen	Firmenwert	Landrechte	Marken- rechte	Kunden- beziehungen	Gesamt
Anschaffungskosten						
Bestand 1. Januar 2008	17.414	196.162	108.249	6.592	3.036	331.453
Zugänge	5.147	0	0	0	0	5.147
Korrektur aufgrund						
Unternehmenserwerbe	0	(1.494)	0	0	0	(1.494)
Abgänge	(444)	0	0	0	0	(444)
Bestand 31. Dezember 2008	22.117	194.668	108.249	6.592	3.036	334.662
Zugänge	4.107	0	10.000	0	0	14.107
Abgänge	(405)	0	0	(6.592)	0	(6.997)
Bestand 31. Dezember 2009	25.819	194.668	118.249	0	3.036	341.772
Abschreibung						
Bestand 1. Januar 2008	11.271	0	0	2.417	0	13.688
Abschreibungen des Jahres	5.484	0	0	896	1.075	7.455
Abgänge	(300)	0	0	0	0	(300)
Bestand 31. Dezember 2008	16.455	0	0	3.313	1.075	20.843
Abschreibungen des Jahres	5.823	0	0	3.279	759	9.861
Abgänge	(400)	0	0	(6.592)	0	(6.992)
Bestand 31. Dezember 2009	21.878	0	0	0	1.834	23.712
Buchwert						
1. Januar 2008	6.143	196.162	108.249	4.175	3.036	317.765
31. Dezember 2008	5.662	194.668	108.249	3.279	1.961	313.819
31. Dezember 2009	3.941	194.668	118.249	0	1.202	318.060



08) Jahresabschluss

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2009 eine Werthaltigkeitsprüfung basierend auf diversen Annahmen für die Landrechte und den Firmenwert 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 Landrechte und den Firmenwert nutzt.

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

In Tausend Euro	Fracht	Technik	Flugbetrieb	Gesamt
Firmenwert	31.000	0	163.668	194.668
Landrechte	0	0	118.249	118.249

Zur Ermittlung des Nutzungswertes wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen, vom Management erstellten, Mittelfristplanung (2 Jahre) für die bestehende Flugzeugflotte, extrapoliert mit einer Wachstumsrate von 0,5% (2008: 0,5%) p.a., abgezinst. Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 10,43% (2008: 12,33%). Der Planung liegt ein Passagieraufkommen von 33 – 35 Mio. Passagieren zugrunde. Die Berechnung des Nutzungswertes ist maßgeblich beeinflusst durch die Annahmen hinsichtlich des Abzinsungssatzes sowie der Passagiere. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf Unternehmensplanungen und -wachstum, unabhängig vom Wachstum durch Erwerb von zusätzlichen Sachanlagen, aber einschließlich Wartungsaufwendungen und Reparaturen. Der erzielbare Betrag überschreitet den Buchwert signifikant. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Flugbetrieb wird gleich dem Buchwert, wenn der Kapitalkostenzinssatz um 2,57 Prozentpunkte steigt oder wenn das Passagieraufkommen um ca. 1,2 Millionen sinkt. Das Geschäftsumfeld unterliegt sowohl regulatorischen, als auch wettbewerblichen Einflüssen, die eine materielle Auswirkung auf die operative Entwicklung des Geschäfts haben können. Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung des Managements dem peergroupbasierenden langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit.

6. SACHANLAGEN

In Tausend Euro	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2008	28.834	1.349.951	103.384	41.711	1.523.880
Zugänge	0	173.977	33.770	7.590	215.337
Fremdwährungsbewertungen	0	0	107	0	107
Abgänge	0	(49.659)	(7.246)	(12.323)	(69.228)
Bestand 31. Dezember 2008	28.834	1.474.269	130.015	36.978	1.670.096
Zugänge	322	151.978	24.002	5.687	181.989
Abgänge	(7)	(124.361)	(62.100)	(2.243)	(188.711)
Umgliederungen	10.923	0	14.735	(25.658)	0
Bestand 31. Dezember 2009	40.072	1.501.886	106.652	14.764	1.663.374
Abschreibung					
Bestand 1. Januar 2008	1.277	284.012	14.346	20.635	320.270
Abschreibungen des Jahres	3.060	71.959	14.450	6.218	95.687
Fremdwährungsbewertung	0	0	10	0	10
Abgänge	0	(3.882)	(5.220)	(6.712)	(15.814)
Bestand 31. Dezember 2008	4.337	352.089	23.586	20.141	400.153
Abschreibungen des Jahres	3.580	81.563	10.267	3.873	99.283
Fremdwährungsbewertung	0	0	27	0	27
Abgänge	(1)	(30.343)	(14.434)	(1.054)	(45.832)
Umgliederungen	7.394	0	9.947	(17.341)	0
Bestand 31. Dezember 2009	15.310	403.309	29.393	5.619	453.631
Buchwert					
1. Januar 2008	27.557	1.065.939	89.038	21.076	1.203.610
31. Dezember 2008	24.497	1.122.180	106.429	16.837	1.269.943
31. Dezember 2009	24.762	1.098.577	77.259	9.145	1.209.743

Die im Jahr 2009 bzw. 2008 aktivierten Zinsaufwendungen für Flugzeuge und Triebwerke betragen € 543 bzw. € 1.005 bei Zinssätzen zwischen 1,51% und 1,72% in 2009 und 3,80% und 6,06% in 2008.

Die Flugzeuge und Triebwerke sind als Sicherheiten für Kreditgeber im Zusammenhang mit den Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten eingestuft.

Sachanlagen beinhalten auch Grundstücke und Gebäude, Flugzeuge und Triebwerke sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finance-Lease-Vereinbarungen aktiviert wurden.



08) Jahresabschluss

Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finance-Lease-Vereinbarungen aktiviert wurden, beträgt:

In Tausend Euro	2009	2008
Grundstücke und Gebäude	21.439	24.498
Flugzeuge und Triebwerke	47.097	49.182
Technische Ausstattung und Maschinen	2.010	0
Büro- und Geschäftsausstattung	0	208
	70.546	73.888

Weitere Details zu den Finance-Lease-Vereinbarungen befinden sich in Abschnitt 16.

7. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

In Tausend Euro	2009	2008
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	1.771	935
Zugänge	17	510
Veräußerungen	0	(46)
Vereinnahmte Dividenden	0	(211)
Gewinnanteile	1.395	583
Bestand 31. Dezember	3.183	1.771

Die Gruppe ist an den folgenden assoziierten Unternehmen beteiligt:

Beteiligung	Land	2009	2008
		%	%
Niki Luftfahrt GmbH, Wien	Österreich	24,0	24,0
IBERO Tours GmbH, Düsseldorf*	Deutschland	50,0	50,0
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Wien	Österreich	24,0	24,0
BINOLI GmbH, Berlin	Deutschland	49,0	49,0
THBG BBI GmbH, Schönefeld	Deutschland	35,0	35,0
E190 Flugzeugvermietung GmbH, Wien	Österreich	24,0	0,0

* Berichtet als assoziiertes Unternehmen aufgrund mangelnder Kontrolle

Die Gruppe hat aus den oben genannten assoziierten Unternehmen jeweils zum 31. Dezember 2009 und 2008 ein Ergebnis nach Anteilsverkauf in Höhe von € 808 und € -9 realisiert.

Air Berlin hat im Zusammenhang mit der Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH Verluste nur bis zum Buchwert der bei der Gruppe bilanzierten Beteiligung realisiert. Im Zusammenhang mit den Verlusten wurde das langfristige Darlehen gegen Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH um € 592 wertberichtigt. Hiervon resultieren € 126 aus dem Berichtsjahr.

Ebenso hat Air Berlin im Zusammenhang mit der Binoli GmbH Verluste nur bis zum Buchwert der bei der Gruppe bilanzierten Beteiligung realisiert. Im Zusammenhang mit den Verlusten wurden langfristige Darlehen gegen Binoli um € 461 wertberichtigt.

Zusammenfassung der Finanzdaten der assoziierten Unternehmen – 100 Prozent. Hierbei handelt es sich um Werte nach deutschem bzw. österreichischem Handelsrecht:

Die letzten verfügbaren Finanzdaten (2008) sind wie folgt:

In Tausend Euro	Vermögenswerte	Verpflichtungen	Eigenkapital	Umsätze	Gewinn (Verlust)
Niki Luftfahrt GmbH, Wien	156.846	146.338	10.508	229.479	7.028
IBERO Tours GmbH, Düsseldorf	1.837	896	941	2.816	102
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Wien	51.979	54.971	(2.992)	7.466	(526)
BINOLI GmbH, Berlin	1.318	2.110	(792)	1.155	(1.197)
THBG BBI GmbH, Schönefeld	5.845	5.364	481	0	(619)

8. VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen und bezogenen Waren wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2009	2008
Rohmaterial	0	656
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	37.102	35.136
Bezogene Waren	1.622	900
	38.724	36.692

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2009 wurde die Wertberichtigung auf Vorräte um € 137 reduziert (in 2008 wurden die Vorräte um € 1.176 wertberichtigt). Der zu den Vorräten gehörende Aufwand des Berichtsjahres ist in Abschnitt 21 dargestellt.



08) Jahresabschluss

9. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN, KURZ- UND LANGFRISTIG

In Tausend Euro	kurzfristig 2009	langfristig 2009	Gesamt 2009	kurzfristig 2008	langfristig 2008	Gesamt 2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	95.380	0	95.380	107.092	0	107.092
Forderungen gegen nahestehende Personen	26.990	2.711	29.701	13.911	2.918	16.829
Darlehensforderungen	0	1.500	1.500	0	3.500	3.500
Abgegrenzte Forderungen	17	0	17	2.372	0	2.372
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	6.463	30.965	37.428	14.599	29.754	44.353
Forderungen aus Boni und Schadensersatz	38.656	0	38.656	40.095	0	40.095
Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen	37.961	12.123	50.084	274	0	274
Sonstige Forderungen	12.033	0	12.033	10.397	781	11.178
Darlehen und Forderungen	217.500	47.299	264.799	188.740	36.953	225.693
Forderungen an Steuerbehörden	2.550	0	2.550	6.239	0	6.239
Geleistete Anzahlungen auf Flugzeuge und andere Sachanlagen	62.610	57.037	119.647	71.391	71.301	142.692
Sonstige Vermögenswerte	15.003	1.916	16.919	17.057	0	17.057
	297.663	106.252	403.915	283.427	108.254	391.681

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.

Die Forderungen gegen nahestehende Personen bestehen im Wesentlichen gegenüber der NIKI Luftfahrt GmbH, an der die Gesellschaft zu 24% beteiligt ist. Sie resultieren aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Verrechnungskonten. Sonstige Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen Forderungen gegenüber Versicherungsunternehmen (2009: € 2.691 und 2008: € 1.460) und debitorische Kreditoren (2009: € 6.899 und 2008: € 11.456).

Geleistete Anzahlungen für Flugzeuge und andere Sachanlagen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der Air Berlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden. Nähere Erläuterungen befinden sich unter Abschnitt 31 „Finanzielle Verpflichtungen“. Im Berichtsjahr wurden Nettoanzahlungen in Höhe von € 11.782 (2008: € 27.497) geleistet, € 34.210 wurden aktiviert (2008: € 16.784).

Belastungen der Gruppe aus Krediten, Währungsrisiken und Wertberichtigungen, die die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen betreffen, werden in Abschnitt 29 erläutert.

10. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN

Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Am 4. Juni 2009 hat die Gesellschaft 6.571.700 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 3,50 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe von neuen Aktien belaufen sich auf € 23.000.950.

Am 10. Juni 2009 hat die Gesellschaft 4.500.000 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 3,50 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe von neuen Aktien belaufen sich auf € 15.750.000.

Am 19. Oktober 2009 hat die Gesellschaft 8.437.393 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 3,97 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe von neuen Aktien belaufen sich auf € 33.496.450. Aus dieser Transaktion resultiert eine Beteiligung an Air Berlin durch die Leibniz-Service GmbH in Höhe von 9,9%. Die Transaktionskosten die 2009 angefallen sind, belaufen sich auf T€ 4.470.

Das genehmigte Kapital ist in Bezug auf die 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 dem unten erläuterten 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 Air Berlin 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.

Das gezeichnete Kapital veränderte sich wie folgt:

In Tausend Aktien	Stammaktien		Einziehbare „Class A“- Vorzugsaktien	
	2009	2008	2009	2008
Ausgegeben am 1. Januar	65.717	65.717	50	50
Ausgegeben gegen Bareinzahlung	19.509	0	0	0
Ausgegeben am 31. Dezember	85.226	65.717	50	50
Davon als Eigenanteile gehalten	178	178	0	0

Es sind keine Aktien zur bedingten Zeichnung ausgegeben worden.

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 Unternehmenserwerbs in 2005 zu sonstigen Kapitalrücklagen umklassifiziert wurde.

Eigenanteile

Im Zusammenhang mit dem Nachtrag zum unten dargestellten Mitarbeiterbeteiligungsprogramm hat in 2006 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.



08) Jahresabschluss

Rücklage „Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen“

Die Rücklage „Ausgleichsposten für 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.

Minderheitsanteile

Die zum 31.12.2008 ausgewiesenen Minderheitsanteile in Höhe von € 629 bezogen sich auf die Minderheitsanteile am Eigenkapital auf die restlichen 51 Prozent am Eigenkapital der Belair zum Erwerbszeitpunkt. Am 26. Oktober hat die Gesellschaft die restlichen 51 Prozent am Eigenkapital der Belair erworben. Der Kaufpreis entspricht CHF 1.785 (in € 1.182). Der Erwerb der Minderheitsanteile der Belair wurde als Transaktion mit Anteilseignern bilanziert.

11. 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 Tausend Euro und Tausend Aktien, außer EPS	2009	2008
Verlust der Periode	(9.468)	(83.518)
Auf „Class A“ -Vorzugs-Aktien beschlossene Dividende	0	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	(9.468)	(83.518)
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar	65.717	65.717
Effekt der in 2009 ausgegebenen Aktien	7.984	0
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	(178)	(178)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	73.523	65.539
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	73.523	65.539
Unverwässertes Ergebnis per Aktie (in €)	(0,13)	(1,27)
Verwässertes Ergebnis per Aktie (in €)	(0,13)	(1,27)

Die 50.000 „Class A“-Aktien (einziehbare Vorzugsaktien) berechtigen nicht dazu, am Gewinn oder Verlust der Air Berlin beteiligt zu werden. Dividenden stehen im Ermessen der Air Berlin. Diese Aktien sind aus diesem Grund nicht in der Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der Aktien berücksichtigt worden.

Der Effekt aus der Umwandlung der Wandelanleihen wurde in die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie nicht einbezogen, weil dies zu einer Erhöhung des Ergebnisses je Aktie geführt hätte („antidilutive“).

12. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Das Unternehmen hat als Teil der Vergütung der Executive Directors und ausgewählten Mitgliedern des Senior Managements der Gruppe („Begünstigte“) im April 2006 einen aktienorientierten Vergütungsplan aufgelegt, der später im November 2006 ergänzt wurde.

Im April 2006 hat das Unternehmen den Executive Directors und einigen Mitgliedern des Senior Managements der Gruppe („Begünstigte“) einen Aktienplan („Award“) unterbreitet. Die Begünstigten zahlten für ihre Aktien jeweils die Nominalwerte. Der Aktienplan ist abhängig von Bedingungen, die zwischen der Gesellschaft und den jeweiligen Begünstigten vereinbart worden sind. Die Begünstigten haben diese Aktien nach Zeichnung erworben, konnten diese jedoch nicht veräußern oder anderweitig abtreten, mit Ausnahme der in der Vereinbarung festgelegten diesbezüglichen Regelungen.

Der Aktienplan wurde am 28. November 2006 angepasst. Im Zusammenhang mit der Anpassung hat das Unternehmen das wirtschaftliche Eigentum sämtlicher Aktien des Aktienplans erworben und die rechtliche Eigentümerstellung beschränkt (keine Stimmrechte). Das wirtschaftliche Eigentum ist auf Ogier Employee Benefit Trustee Limited als Treuhänder des Air Berlin Employee Share Trusts übertragen worden. Die Anpassung wurde nicht bilanziert.

Der geänderte Aktienplan 2006 sieht vor, dass die Begünstigten das rechtliche Eigentum (beschränkt) aus den Aktien innehaben. Der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums ist jedoch an den Eintritt bestimmter Bedingungen („Leistungsbedingungen“) geknüpft. Zudem steht der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums den Begünstigten nur dann zu, wenn sie bei der Air Berlin bis zum Ende der relevanten Periode („vesting period“) beschäftigt sind. Bei Nichteintritt der Bedingungen, beim Austritt während der „vesting period“ oder wenn der Begünstigte den Aktienpreis nicht innerhalb von zwei Wochen nach Aufforderung (Benachrichtigung durch das Unternehmen, dass die Leistungsbedingungen erfüllt sind) entrichtet, ist das Unternehmen berechtigt, die Rückübertragung des rechtlichen Eigentums zu verlangen. Des Weiteren sind die Begünstigten während der Sperrfrist nicht mehr zum Dividendenbezug berechtigt und die Aktien mit rechtlichen Beschränkungen (keine Stimmrechte) versehen.

Der Aktienplan ist in drei Tranchen aufgeteilt. Jede Tranche betrifft ein Drittel der Aktien. 50% der Aktien jeder Tranche sind abhängig von einer Leistungsbedingung basierend auf der Eigenkapitalrentabilität des Unternehmens. Die andere Hälfte jeder Tranche ist abhängig von einer Leistungsbedingung in Bezug auf die Entwicklung des Aktienkurses über eine Periode von drei aufeinander folgenden Wirtschaftsjahren und ergibt sich wie folgt:

Tranche und Drei-Jahres-Leistungsperiode (endend 31. Dezember)	Gesamtanzahl der Aktien	Bedingung Eigenkapitalrentabilität	Bedingung Entwicklung des Aktienkurses
Tranche 1: 2008	59.200	13%	35%
Tranche 2: 2009	59.200	14%	38%
Tranche 3: 2010	59.200	15%	40%

Die Erfüllung der Leistungsbedingungen wird beurteilt in Bezug auf die erste, zweite und dritte Tranche in den drei aufeinander folgenden Wirtschaftsjahren zum 31. Dezember 2008, 2009 und 2010.

Das Recht auf Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums an den Aktien aus dem Employee Share Plan 2006 ist innerhalb von zwei Wochen nach Benachrichtigung über die Erfüllung der Leistungsbedingung durch das Unternehmen auszuüben. Der Kaufpreis beträgt € 0,25 pro Aktie, was ihrem Nominalwert entspricht.

Die Leistungsbedingungen, betreffend die Tranche 1 in der Periode endend zum 31. Dezember 2008 und die Tranche 2 in der Periode endend zum 31. Dezember 2009, sind nicht eingetreten. Demzufolge können die Beteiligten die wirtschaftlichen Vorteile an diesen Aktien nicht wahrnehmen. Die Eigentumsrechte an diesen Aktien könnten an den Air Berlin Employee Share Trust übertragen werden. Die aktienorientierten Vergütungen, die in Eigenkapitalinstrumenten erbracht werden, sind zum beizulegenden Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt gemäß IFRS 2 bewertet. Der gewichtete Durchschnitt des Marktwerts dieser Optionen



08) Jahresabschluss

betrug zum Bewertungszeitpunkt („measurement date“) € 8,95. Der beizulegende Zeitwert ist unter Rückgriff auf das Binominal-Bewertungsmodell mit den folgenden Annahmen ermittelt worden:

- ✈ Volatilität: 40%
- ✈ Dividenden: 0
- ✈ Risikoloser Zinssatz: 4%

Die Volatilität ist durch die Analyse von Daten einer Vergleichsgruppe aus dem Luftverkehrsgeschäft, abzüglich einer „Neu-Emissions-Prämie“, bestimmt worden.

Die Anzahl und der gewichtete durchschnittliche Kaufpreis bei Ausübung der Aktienoptionen während der Periode sind wie folgt:

Aktienoptionen	Gewichteter durchschnittlicher Optionspreis		Gewichteter durchschnittlicher Optionspreis	
	Anzahl Aktienoptionen 2009	2009	Anzahl Aktienoptionen 2008	2008
Ausgegebene Aktien zu Beginn der Periode	113.600	0,25	174.000	0,25
Verfallen während der Periode	56.800	0,25	60.400	0,25
Ausgegebene Aktien am Ende der Periode	56.800	0,25	113.600	0,25
Ausübbar am Ende der Periode	0	0,25	0	0,25

Es sind während der Periode keine Optionen ausgeübt worden oder abgelaufen.

Der im konsolidierten Abschluss realisierte Ertrag für den „Employee Share Plan“ beträgt in der Berichtsperiode € 88 (2008: € 143).

13. PENSIONSVERPFLICHTUNGEN / LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Die Gruppe hat Rückstellungen für folgende Leistungen an Arbeitnehmer zum 31. Dezember 2009 bilanziert:

In Tausend Euro	2009	2008
Jubiläumsrückstellungen	6.825	7.243
Altersteilzeitrückstellungen	4.330	4.119
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	11.155	11.362

Die Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen werden unter Abschnitt 14 beschrieben.

Leistungsorientierte Pensionspläne

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Mitglieder des Vorstands („Executive Directors“) abgeschlossen. Zudem gewährt die Gruppe einen leistungsorientierten Pensionsplan für bestimmte Mitarbeiter der dba. Beide Pensionspläne werden durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

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

In Tausend Euro	2009	2008
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	11.594	8.306
Marktwert des Planvermögens	(13.562)	(10.279)
Finanzierungsstatus	(1.968)	(1.973)
Nicht nach IAS 19.58 b) anerkannter Betrag	1.968	1.973
Pensionsrückstellung	0	0

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

In Tausend Euro	2009	2008
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	8.306	8.270
Dienstzeitaufwand der Periode	1.426	1.681
Ausgezahlte Leistungen	(111)	(11)
Verzinsung der Verpflichtung	520	426
Versicherungsmathematische Verluste / (Gewinne)	1.453	(2.060)
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	11.594	8.306

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In Tausend Euro	2009	2008
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	10.279	7.065
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	3.909	3.188
Ausgezahlte Leistungen	(111)	(11)
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	431	56
Versicherungsmathematische Verluste	(946)	(19)
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	13.562	10.279

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

Im Berichtsjahr wurden Aufwendungen aus Planvermögen in Höhe von € 515 realisiert (in 2008 Erträge in Höhe von € 37).

Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.



08) Jahresabschluss

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

In Tausend Euro	2009	2008
Dienstzeitaufwand der Periode	1.426	1.681
Verzinsung der Verpflichtung	520	426
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	(431)	(56)
Versicherungsmathematische Verluste / (Gewinne)	2.399	(2.041)
Effekt aus der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	(5)	1.973
Pensionsaufwand	3.909	1.983

In 2010 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 3.610 geleistet.

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

	2009	2008
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	5,39%	6,30%
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	4,00 – 4,30%	2,75 – 4,00%
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00 – 2,00%	3,00%
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

Im Rahmen des Erwerbs der dba in 2006 hat die Gruppe einen beitragsorientierten Pensionsplan für alle Mitarbeiter der dba übernommen, in den die Gruppe Einzahlungen leistet. In 2009 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für den beitragsorientierten Pensionsplan € 5 (in 2008: € 18).

Da Arbeitnehmer in Deutschland der Sozialversicherungspflicht unterliegen, hat Air Berlin am Bilanzstichtag keine weiteren Versorgungspläne für ihre Mitarbeiter abgeschlossen. Die Gruppe leistete in 2009 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von € 26.687 (in 2008: € 27.713).

14. RÜCKSTELLUNGEN

In Tausend Euro	Bestand am				Bestand am 31.12.2009
	1.1.2009	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	
Rückstellung für Flughafengebühren	4.445	936	0	0	5.381
Jubiläumsrückstellungen	7.243	48	(466)	0	6.825
Altersteilzeitrückstellungen	4.119	947	(736)	0	4.330
Rückstellungen für Abfindungen	10.416	0	(4.460)	(1.018)	4.938
	26.223	1.931	(5.662)	(1.018)	21.474

Davon wurden zum 31. Dezember 2009 € 10.298 bezogen auf die Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (in 2008: € 10.661).

Für ältere Arbeitnehmer (ab Vollendung des 55. Lebensjahres) besteht bis zum Ende des Berichtsjahres aufgrund des Tarifvertrages für die Mitarbeiter der LTU 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 69 Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 4,9% und ein Gehaltstrend von 2,0% zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung.

Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 5,6% und einem Gehaltstrend von 2,0% ermittelt. Unsicherheiten bestehen in der Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter so lange bei der Gruppe bleiben, bis sie einen Anspruch auf Jubiläumsgeld erworben haben, und in Bezug auf deren Gehälter zum Anspruchszeitpunkt. Die Rückstellung wurde gemäß IAS 19 ermittelt.

Im Zusammenhang mit der Konzentration der Geschäftstätigkeit in Berlin wurde eine Rückstellung für Abfindungen für den Abbau der Belegschaft der dba und der LTU in München und Düsseldorf gebildet. Es bestehen Unsicherheiten bezüglich der Höhe und der Eintrittswahrscheinlichkeit der Zahlungen. Die Rückstellung basiert auf vergleichbaren Fällen in Deutschland.

15. FINANZSCHULDEN UND VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER BANKEN AUS FORFAITIERTEN ZUKÜNFTIGEN LEASINGRATEN

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 29 des Anhangs dargestellt.



08) Jahresabschluss

Finanzschulden

Die Gruppe hat verschiedene Finanzschulden abgeschlossen. Die Buchwerte für die Jahre 2009 und 2008, sortiert nach Endfälligkeitsdatum und Zinssätzen, sind wie folgt:

In Tausend Euro	Gesichert / Ungesichert	Währung	Fälligkeits- Datum	Buchwert 31.12.2009	Buchwert 31.12.2008
Bankdarlehen, variabel verzinslich	Ungesichert	USD	n/a	0	26.678
Bankdarlehen, variabel verzinslich	Gesichert	USD	n/a	0	13.633
Bankdarlehen, variabel verzinslich	Gesichert	USD	n/a	0	18.753
Wandelanleihe – Schulden-Komponente, Festverzinsung (begeben in 2007)	Ungesichert	Euro	2012*	123.592	190.696
Wandelanleihe – Schulden-Komponente, Festverzinsung (begeben in 2009)	Ungesichert	Euro	2014	72.497	0
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	Ungesichert	USD	2010–2018	41.134	46.391
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	Ungesichert	Euro	2010-2022	48.489	50.166
Kontokorrent	Ungesichert			1.223	478
				286.935	346.795

* Erstopption zur Einlösung der Bonds

In Höhe von € 13.580 (2008: € 44.012) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Kontokorrente sind jeweils im Folgejahr fällig.

Die Finance-Lease-Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 16 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2009	2008
Bis zu einem Jahr	13.580	44.012
Zwischen einem und fünf Jahren	230.633	243.281
Mehr als fünf Jahre	42.722	59.502
	286.935	346.795

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. 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 zweiten Halbjahr 2009 hat die Gruppe 840 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 84.000 zurückgekauft. Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 53.405. Aus dem Rückkauf ergibt sich insgesamt ein Ertrag von € 21.273, der unter Finanzerträgen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen wurde. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen in Höhe von € 10.758 abzüglich der Transaktionskosten, die auf den Eigenkapitalanteil entfallen (€ 317), wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert.

Die Eigenkapitalkomponente, die nach Steuern in Höhe von € 7.838 in der Bilanz ausgewiesen wird, betrug € 16.904 zum 31. Dezember 2009 (zum 31. Dezember 2008: € 27.344).

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 Air Berlin Aktie eine Schwelle von 150% des Wandlungspreises übersteigt.

Wandelanleihe II

Am 20. August 2009 hat die Gruppe € 125.000 Wandelanleihen mit einer fünfjährigen Laufzeit herausgegeben. Die Anleihe ist in 2.500 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 50 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 9% eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde auf € 4,01 festgelegt. Es ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 12.469 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 125.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.338 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.

Die Schuldenkomponente wird unter Finanzschulden in der Bilanz ausgewiesen und setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2009
Einnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe	125.000
Transaktionskosten	(6.338)
Nettoeinnahmen	118.662
Eigenkapitalkomponente	(49.549)
Zinsabgrenzung und Disagio	3.384
Buchwert zum 31. Dezember 2009	72.497

Die Zusammensetzung der Eigenkapitalkomponente ergibt sich wie folgt:

In Tausend Euro	2009
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	52.196
Abzüglich: der Eigenkapitalkomponente zugeordnete Transaktionskosten	(2.647)
Gesamtbetrag in Eigenkapital vor Steuern	49.549
Steuern auf Eigenkapitalkomponente	(14.855)
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe, nach Steuern zum 31. Dezember 2009	34.694

Die Anleihen können zu jeder Zeit – beginnend am 17. November 2009 bis zum 10. Tag vor Endfälligkeit (einschließlich beider Tage) oder bei einer vorzeitigen Rückzahlung bis einschließlich zum 10. Tag vor dem für die Rückzahlung festgelegten Tag – von



08) Jahresabschluss

den Anleiheninhabern in jeweils 12.469 Aktien je Anleihe umgewandelt werden. Zudem wurde den Anleihegläubigern die Option einer vorzeitigen Kündigung der Anleihe zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung am 30. Oktober 2011 oder bei einem Eigentümerwechsel eingeräumt. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, zu jeder Zeit beginnend ab dem 30. Oktober 2011 die Wandelanleihe in ihrer Gesamtheit zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung zurückzukaufen, sofern der Börsenkurs der Air Berlin Aktie eine Schwelle von 150% des Wandlungspreises übersteigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten zukünftigen Leasingraten

Die Gruppe hat verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, unter denen die Gruppe zukünftige Leasingraten innerhalb der Gruppe an die Banken forfaitiert.

Die Buchwerte für die Jahre 2009 und 2008, sortiert nach Endfälligkeitsdatum und Zinssätzen, sind wie folgt:

In Tausend Euro	Gesichert / Ungesichert	Währung	Fälligkeits- Datum	Buchwert 31.12.2009	Buchwert 31.12.2008
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	EUR	2011–2013	62.453	76.718
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2011–2022	532.548	530.664
Fester Zinssatz	Gesichert	USD	2015	65.385	76.092
				660.386	683.474

Von diesen Verbindlichkeiten wurden € 77.228 (2008: € 73.011) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die forfaitierten zukünftigen innerkonzernlichen Leasingraten sind mit Flugzeugen besichert.

Die oben beschriebenen Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus der Forfaitierung von zukünftigen Leasingraten werden in den folgenden Perioden fällig:

In Tausend Euro	2009	2008
Bis zu einem Jahr	77.228	73.011
Zwischen einem und fünf Jahren	299.174	313.950
Mehr als fünf Jahre	283.984	296.513
	660.386	683.474

16. LEASING-VERHÄLTNISSE**Operating-Leasing-Verhältnisse**

Die Gruppe least verschiedene Flugzeuge, Triebwerke und einen Unix-Server. Die Vereinbarungen wurden als Operating Leases eingestuft. Die Leasingverträge verfügen über eine Laufzeit bis zu zwölf Jahren und enden grundsätzlich mit Ablauf der Vertragslaufzeit. Die Leasingraten werden regelmäßig in US-Dollar bestimmt und variieren aufgrund der Veränderung des Marktzinssatzes. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Des Weiteren mietet die Gruppe einige Lager- und Büroräumlichkeiten, die als Operating-Leasing-Verhältnisse zu qualifizieren sind. Das Ende der Laufzeit dieser Verträge liegt zwischen 2010 und 2018 mit Verlängerungsoption.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

In Tausend Euro	2009	2008
Bis zu einem Jahr	341.012	336.535
Zwischen einem und fünf Jahren	868.604	909.459
Mehr als fünf Jahre	399.359	218.261
	1.608.975	1.464.255

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Mietzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2009, sind Aufwendungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen in Höhe von € 381.836 (2008: € 383.628) in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Zudem verleast die Gruppe verschiedene Flugzeuge als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating-Leasing-Verhältnisse einzustufen sind. Die Leasingdauer variiert zwischen drei und zwölf Jahren, die längste bis 2019. Die Leasingraten werden in USD berechnet.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

In Tausend Euro	2009	2008
Bis zu einem Jahr	19.929	24.885
Zwischen einem und fünf Jahren	73.129	89.972
Mehr als fünf Jahre	67.626	84.815
	160.684	199.672

Finanzierungsleasing

Die Gruppe least bestimmte technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände unter Vereinbarungen, die als Finance-Leasing-Verhältnisse einzustufen sind. Das Finanzierungsleasing betrifft technische Geräte für Flugzeuge. Die Vereinbarungen laufen bis ins Jahr 2015.

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 bzw. 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. Des Weiteren least die Gruppe zwei Flughafengebäude im Rahmen eines Finanzierungsleasings. Die Vereinbarungen laufen in 2011 bzw. 2022 aus.

Der Restbuchwert der Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing zum 31. Dezember 2009 wird in Abschnitt 6 dargestellt.

In 2009 sind keine bedingten Mietzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2008: € 0).



08) Jahresabschluss

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finance Leases ergeben sich wie folgt:

In Tausend Euro	Zum 31. Dezember 2009		Zum 31. Dezember 2008	
	Zukünftige Mindest- Leasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindest- Leasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	13.107	12.599	12.961	12.542
Zwischen einem und fünf Jahren	40.987	34.302	45.170	37.813
Mehr als fünf Jahre	72.527	42.722	81.602	46.202
	126.621	89.623	139.733	96.557

17. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN, KURZ- UND LANGFRISTIG

In Tausend Euro	kurzfristig 2009	langfristig 2009	Gesamt 2009	kurzfristig 2008	langfristig 2008	Gesamt 2008
Verbindlichkeiten aus						
Lieferungen und Leistungen	95.233	0	95.233	108.764	0	108.764
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	205	0	205	174	0	174
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	95.438	0	95.438	108.938	0	108.938
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	208.391	36.401	244.792	189.635	31.263	220.898
Kreditorische Debitoren	5.259	0	5.259	4.999	0	4.999
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	5.692	0	5.692	5.571	0	5.571
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	17.938	0	17.938	4.876	0	4.876
Sozialversicherungsabgaben	699	0	699	875	0	875
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	1.509	0	1.509	1.227	0	1.227
	334.926	36.401	371.327	316.121	31.263	347.384

Die Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen beinhalten Aufwendungen für erbrachte Leistungen bzw. 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 sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 29 dargestellt.

18. 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.

19. UMSATZERLÖSE (ANGEPASST)

In Tausend Euro (angepasst)	2009	2008 (angepasst)
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	1.845.382	1.863.345
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	1.121.111	1.229.142
Bordverkauf	33.083	35.154
Groundservices und sonstige Leistungen	240.768	260.879
	3.240.344	3.388.520

Groundservices und sonstige Leistungen beinhalten überwiegend Fracht, technische Dienstleistungen und Zusatzleistungen.

Segmentberichterstattung

Die Gruppe wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Vorstand der Gruppe 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 Air Berlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, hat der Vorstand 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.

20. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In Tausend Euro	2009	2008
Gewinn aus dem Abgang von Sachanlagen, Tochterunternehmen und Beteiligungen	17.686	23.325
Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten	5.879	0
Erträge aus Versicherungsansprüchen	1.243	1.529
Übrige	17.635	13.767
	42.443	38.621

21. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN

In Tausend Euro	2009	2008
Treibstoff	715.352	874.336
Catering (einschl. Aufwand Bordverkauf)	108.284	123.978
Flughafengebühren & Handling	697.098	710.087
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	366.032	359.523
Navigationsaufwand	219.745	227.896
Übrige	86.662	64.025
	2.193.173	2.359.845



08) Jahresabschluss

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 45.289 enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

22. PERSONALAUFWENDUNGEN UND MITARBEITERANZAHL

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2009	2008
Löhne und Gehälter	370.081	377.352
Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge	30.601	29.714
Sozialversicherungsabgaben	40.040	39.198
	440.722	446.264

Der Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge im Berichtszeitraum steht im Zusammenhang mit dem leistungsorientierten Pensionsplan des Vorstands in Höhe von € 3.364 (2008: € 1.937), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der dba in Höhe von € 545 (2008: € 46), mit Leistungen an einen beitragsorientierten Pensionsplan in Höhe von € 5 (2008: € 18) und mit Beitragsleistungen an das deutsche Sozialversicherungssystem in Höhe von € 26.687 (2008: € 27.713). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen befinden sich unter Abschnitt 13.

Die Vergütung des Vorstands ergibt sich wie folgt:

In Tausend Euro	2009	2008
Jahresgehälter	2.027	2.200
Bonus	1.164	1.139
Aktienbasierte Vergütung	(60)	(92)
Sonstiges	67	62
	3.198	3.309

Die höchste Vergütung eines Vorstands betrug in 2009 € 1.621 und in 2008 € 1.501. Weitere Angaben zur Vergütung des Vorstands werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 104 bis 115 dargestellt.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe in den verschiedenen Bereichen (inklusive Vorstand) während des Berichtsjahres sowie die Anzahl der Mitarbeiter zum Stichtag (auf Vollzeitbasis) ergeben sich wie folgt:

	Jahres- Durchschnitt 2009	Jahres- Durchschnitt 2008	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008
Arbeitnehmer				
Flugpersonal	4.553	4.826	4.489	4.681
Verkauf, Betrieb und Verwaltung	3.670	3.655	3.789	3.630
	8.223	8.481	8.278	8.311

23. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In Tausend Euro	2009	2008
Verkaufsprovisionen an Agenturen	18.319	32.250
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	187.313	186.777
Werbung	53.548	56.480
Versicherung	19.815	20.161
EDV-Aufwand	53.057	44.510
Bankgebühren	25.498	24.414
Reisekosten Crew	27.991	31.197
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	30.203	28.167
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen, Tochterunternehmen und Beteiligungen	5.764	2.508
Training und sonstige Personalaufwendungen	11.969	15.423
Telefon und Porto	4.845	5.071
Ausbuchungen von Forderungen	2.467	1.310
Beratungskosten	22.497	24.944
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	3.055	2.843
Übrige	44.940	39.842
	511.281	515.897

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2009	2008
Jahresabschlussprüfung	110	128
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	1.152	1.061
Andere Dienstleistungen aufgrund gesetzlicher Vorschriften	284	150
Dienstleistungen betreffend Steuern	164	182
Sonstige Dienstleistungen	1.345	1.322
	3.055	2.843

24. FINANZERGEBNIS

In Tausend Euro	2009	2008
Zinsaufwand für Finanzschulden	(60.222)	(54.919)
Sonstiger Finanzaufwand	(2.366)	(614)
Finanzaufwendungen	(62.588)	(55.533)
Zinserträge aus Festgeldkonten	1.380	9.228
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	40	1.708
Sonstige Zinserträge	1.861	1.625
Erträge aus dem Rückkauf von Wandelanleihen	21.273	0
Finanzerträge	24.554	12.561
Währungsverluste	(12.938)	(28.989)
Finanzergebnis	(50.972)	(71.961)



08) Jahresabschluss

Wie unter Abschnitt 4n beschrieben, werden Wechselkursdifferenzen, die nicht aus Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten stammen, den einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen zugeordnet.

Die im Finanzergebnis ausgewiesenen Währungsverluste leiten sich aus den gesamten Währungsgewinnen wie folgt ab:

In Tausend Euro	2009	2008
Summe Währungsgewinne (-verluste) ergebniswirksam	37.776	(80.322)
davon in den betrieblichen Aufwendungen erfasst	(50.714)	51.333
Währungsverluste im Finanzergebnis	(12.938)	(28.989)

25. ERTRÄGE (VERLUSTE) AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

In Tausend Euro	2009	2008
Niki Luftfahrt GmbH	1.686	595
Lee & Lex Flugzeugvermietungs GmbH	(126)	(604)
IBERO Tours GmbH	51	32
Stockheim Air Catering GmbH & Co. KG*	0	(32)
Binoli GmbH	(586)	0
THBG BBI GmbH	(217)	0
	808	(9)

* Die Anteile an der Gesellschaft wurden zum 31. Mai 2008 verkauft.

26. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN (ANGEPASST)

Der Gewinn oder Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen Deutschland zurechenbar.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

In Tausend Euro	2009	2008 (angepasst)
Laufender Ertragsteueraufwand	(5.606)	(4.910)
Latenter Ertragsteuerertrag (Aufwand)	17.835	(8.631)
Summe Ertragsteuerertrag (Aufwand)	12.229	(13.541)

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von € 5.606 (2008: € 4.910) entfallen € 380 auf Steuerzahlungen für Vorjahre (2008: Steuererstattungen für Vorjahre von € 414).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18% (2008: 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 Gewerbesteueraufkommen beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Einige Konzerngesellschaften, insbesondere ausländische, unterliegen Gesamtsteuersätzen, die von dem der Air Berlin Gruppe abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen“ in Höhe von € 7.635 (2008: € -11.337) ausgewiesen.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand lässt sich wie folgt darstellen:

In Tausend Euro	2009	2008 (angepasst)
Verlust vor Steuern	(21.697)	(69.977)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18% (in 2008: 30,18%)	6.548	21.119
Effekt aus Steuersatzänderung	0	153
Ansatz von in früheren Perioden nicht berücksichtigten Verlustvorträgen	0	1.754
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	7.635	(11.337)
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	6.701	(20.777)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	(8.105)	(5.571)
Laufender Steuerertrag (Aufwand) für vorangegangene Geschäftsjahre	(380)	414
Sonstige	(170)	704
Summe Ertragsteuerertrag (Aufwand)	12.229	(13.541)

Zum 31. Dezember 2009 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von € 312.399 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 261.347 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2008: € 379.270 und € 296.755). Daneben bestehen zum 31. Dezember 2009 weitere Verlustvorträge in Höhe von € 595.330 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 845.663 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2008: € 634.783 und € 826.635), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.



08) Jahresabschluss

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

In Tausend Euro	2009	2008 (angepasst)
Latente Steueransprüche:		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	21.860	23.659
Fremdwährungsforderungen und Derivate	18.058	74.946
Steuerliche Verlustvorträge	79.617	95.604
	119.535	194.209
Latente Steuerverpflichtungen:		
Flugzeuge und Triebwerke und damit verbundene Verbindlichkeiten	(67.367)	(70.721)
Grundstücke und Bauten	(6.694)	(7.692)
Immaterielle Vermögenswerte	(28.472)	(35.099)
Technische Anlagen	(387)	(516)
Mietereinbauten	(83)	(87)
Rückstellungen	(86)	(14.552)
Wandelanleihe	(20.410)	(9.644)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(363)	(1.343)
	(123.862)	(139.654)
Verrechnung	119.535	194.209
Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto	(4.327)	54.555
Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto zu Beginn des Geschäftsjahres	54.555	7.658
Veränderung der latenten Steuer	(58.882)	46.897
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	76.717	(55.528)
Latenter Steuerertrag (Aufwand)	17.835	(8.631)

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorträgen wurden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

In Tausend Euro	2009			2008		
	vor Steuer	Steuerertrag (Aufwand)	nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag (Aufwand)	nach Steuer
Transaktionskosten aus der Ausgabe						
neuer Aktien	(4.470)	1.340	(3.130)	0	0	0
Erstattung von Transaktionskosten auf						
die Ausgabe neuer Aktien	4.184	(1.606)	2.578	0	0	0
Wandelanleihe und zugehörige						
Transaktionskosten	49.549	(14.855)	34.694	0	0	0
	49.263	(15.121)	34.142	0	0	0

Berücksichtigung von Ertragsteuern im sonstigen Ergebnis

In Tausend Euro	2009			2008		
	vor Steuer	Steuerertrag (Aufwand)	nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag (Aufwand)	nach Steuer
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	(169)	0	(169)	1.137	0	1.137
Marktwertveränderung von						
Sicherungsinstrumenten	204.115	(61.604)	142.511	(184.270)	55.528	(128.742)
	203.946	(61.604)	142.342	(183.133)	55.528	(127.605)

27. KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung der Air Berlin Gruppe 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 Tausend Euro	2009	2008
Kassenbestand	650	1.042
Bankguthaben	84.204	55.510
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	288.379	211.735
Bankguthaben und Kassenbestände	373.233	268.287
Kontokorrent für Zwecke des Cash-Managements	(1.223)	(478)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	372.010	267.809

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2009 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 80.749 (zum 31. Dezember 2008: € 66.355).



08) Jahresabschluss

28. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente mit positivem und negativem Marktwert stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	kurzfristig 2009	langfristig 2009	Gesamt 2009	kurzfristig 2008	langfristig 2008	Gesamt 2008
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	954	0	954	3.587	0	3.587
Währungsoptionen	525	0	525	2.504	0	2.504
Kerosin-Optionen	269	0	269	304	0	304
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	14	14	0	640	640
Summe derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	1.748	14	1.762	6.395	640	7.035
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	9.450	0	9.450	34.750	0	34.750
Währungsoptionen	2.493	0	2.493	5.422	0	5.422
Kerosin-Swaps	7.513	0	7.513	0	0	0
Kerosin-Optionen	2.517	0	2.517	0	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	0	0	0	24	24
Summe derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	21.973	0	21.973	40.172	24	40.196
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	23.721	14	23.735	46.567	664	47.231
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	851	0	851	2.636	0	2.636
Währungsoptionen	0	0	0	3.192	0	3.192
Kerosin-Optionen	0	0	0	489	0	489
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	6.587	66.430	73.017	6.893	51.109	58.002
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	7.438	66.430	73.868	13.210	51.109	64.319
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	4.484	0	4.484	3.077	0	3.077
Währungsoptionen	731	0	731	0	0	0
Kerosin-Swaps	104	0	104	220.283	0	220.283
Kerosin-Optionen	0	0	0	165	0	165
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	4.423	4.423	0	7.658	7.658
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	5.319	4.423	9.742	223.525	7.658	231.183
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	12.757	70.853	83.610	236.735	58.767	295.502

Hedge Accounting wird in Abschnitt 29g erläutert.

29. 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 Tausend Euro	Anhang	Buchwert 2009	Buchwert 2008
Kredite und Forderungen	9	264.799	225.693
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	28	1.762	7.035
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	28	21.973	40.196
Bankguthaben und Kassenbestände	27	373.233	268.287
		661.767	541.211

Das maximale Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sortiert nach Kundenart zum Bilanzstichtag ergibt sich wie folgt:

In Tausend Euro	2009	2008
Forderungen aus Einzelplatzverkauf	9.669	6.850
Forderungen aus Charterumsätzen	12.308	9.872
Forderungen an Kreditkartenfirmen	21.860	21.015
Forderungen aus IATA Clearing House („BSP“-Reisebüros)	15.688	17.042
Sonstige Forderungen	35.855	52.313
	95.380	107.092

Sonstige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beziehen sich hauptsächlich auf Forderungen an andere Fluggesellschaften für technische Dienstleistungen (2009: € 8.794, 2008: € 15.782) und auf Forderungen aus Frachtdienstleistungen (2009: € 14.305, 2008: € 941).



08) Jahresabschluss

b) Wertberichtigungen

-- FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Bilanzstichtag ergibt sich wie folgt:

In Tausend Euro	Brutto- forderung 2009	Wert- berichtigung 2009	Brutto- forderung 2008	Wert- berichtigung 2008
Nicht überfällig	72.547	948	91.247	0
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	5.224	2.056	3.943	3
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	13.821	1.057	4.882	506
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	8.097	1.091	6.485	1.176
Mehr als ein Jahr überfällig	7.694	6.851	5.579	3.359
	107.383	12.003	112.136	5.044

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. Von der weltweiten Finanz- und der daraus resultierenden Wirtschaftskrise wurden auch die Kunden der Air Berlin nicht verschont, was sich im Anstieg der diesbezüglichen Wertberichtigungen widerspiegelt.

Die Entwicklung der Wertberichtigungen stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	Wert- berichtigungen 2009	Wert- berichtigungen 2008
Stand am 1. Januar	5.044	4.009
Zuführung zu Wertberichtigungen	9.426	4.444
Auflösung von Wertberichtigungen	(2.467)	(3.409)
Stand zum 31. Dezember	12.003	5.044

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. Forderungen, die mehr als ein Jahr überfällig sind, werden vollständig abgeschrieben. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Wertberichtigungen auf insgesamt € 12.003 (2008: € 5.044).

-- SONSTIGE KREDITE UND FORDERUNGEN

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2009 nicht überfällig (2008: keine), und es erfolgten während des Berichtszeitraums keine Neuverhandlungen von Zahlungsbedingungen, die ansonsten zu überfälligen Forderungen geführt hätten. Es wurden Wertminderungsverluste in Bezug auf andere finanzielle Vermögenswerte in Höhe von € 2.000 (2008: keine) verzeichnet.

Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf fällige Beträge von Lieferanten (Sicherheiten, Boni, Ansprüche). Da die Gruppe nur Verträge mit erstklassigen Lieferanten abschließt, ist das Wertminderungsrisiko bezüglich dieser Beträge unbedeutend. Forderungen gegen nahestehende Personen beziehen sich hauptsächlich auf Beträge aus Verwaltungstätigkeiten und Verrechnungskonten für Niki sowie auf langfristige Kreditforderungen an Lee & Lex. 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 Werte 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.



08) Jahresabschluss

c) Liquiditätsrisiken

Die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen stellen sich zum 31. Dezember 2009 wie folgt dar:

In Tausend Euro	Buchwert	Vertragliche Zahlungsströme	Unter 6 Monaten	7–12 Monate	1–2 Jahre	2–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus							
forfaitierten zukünftigen Leasingraten	660.386	728.098	45.705	45.397	103.819	233.090	300.087
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	89.623	126.621	6.554	6.554	12.820	28.166	72.527
Wandelanleihen – Schulden-Komponente	196.089	320.558	7.665	5.625	13.290	293.978	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle							
Verbindlichkeiten	95.438	95.438	95.438	0	0	0	0
Kontokorrent	1.223	1.223	1.223	0	0	0	0
Summe finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	1.042.759	1.271.938	156.585	57.576	129.929	555.234	372.614
Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten							
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	4.423	4.531	632	632	1.265	2.002	0
Zahlungsabfluss		17.140	2.392	2.391	4.784	7.573	0
Zahlungszufluss		(12.609)	(1.760)	(1.759)	(3.519)	(5.571)	0
Devisentermingeschäfte	4.484	4.735	4.735	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		251.234	251.234	0	0	0	0
Zahlungszufluss		(246.499)	(246.499)	0	0	0	0
Währungsoptionsgeschäfte	731	2.645	2.645	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		85.944	85.944	0	0	0	0
Zahlungszufluss		(83.299)	(83.299)	0	0	0	0
Kerosin-Swaps	104	104	104	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		104	104	0	0	0	0
Zahlungszufluss		0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	73.017	77.186	15.142	12.060	21.281	29.028	(325)
Zahlungsabfluss		622.677	74.716	70.495	135.182	313.807	28.477
Zahlungszufluss		(545.491)	(59.574)	(58.435)	(113.901)	(284.779)	(28.802)
Devisentermingeschäfte	851	668	508	160	0	0	0
Zahlungsabfluss		44.278	38.724	5.554	0	0	0
Zahlungszufluss		(43.610)	(38.216)	(5.394)	0	0	0
	1.126.369	1.361.807	180.351	70.428	152.475	586.264	372.289

Zusätzlich zu den oben genannten Verpflichtungen hat die Gruppe weitere finanzielle Verpflichtungen in Zusammenhang mit offenen Flugzeugbestellungen, die in Abschnitt 31 dargestellt sind.

Zum 31. Dezember 2008 waren die Fälligkeiten wie folgt:

In Tausend Euro	Buchwert	Vertragliche Zahlungs- ströme	Unter 6 Monaten	7–12 Monate	1–2 Jahre	2–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus							
forfaitierten zukünftigen Leasingraten	683.474	792.046	47.588	47.114	93.948	280.308	323.088
Gesicherte Bankdarlehen	32.386	37.406	2.764	2.761	5.533	12.001	14.347
Ungesicherte Bankdarlehen	26.678	26.949	20.250	6.699	0	0	0
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	96.557	139.733	6.473	6.488	13.055	32.115	81.602
Wandelanleihe – Schulden-Komponente	190.696	233.200	3.300	0	3.300	226.600	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle							
Verbindlichkeiten	108.938	108.938	108.938	0	0	0	0
Kontokorrent	478	478	478	0	0	0	0
Summe finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	1.139.207	1.338.750	189.791	63.062	115.836	551.024	419.037
Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten							
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	7.658	5.410	766	1.129	1.970	4.012	(2.467)
Zahlungsabfluss		71.941	3.690	4.738	9.375	26.361	27.777
Zahlungszufluss		(66.531)	(2.924)	(3.609)	(7.405)	(22.349)	(30.244)
Devisentermingeschäfte	3.077	3.176	2.954	222	0	0	0
Zahlungsabfluss		187.483	176.483	11.000	0	0	0
Zahlungszufluss		(184.307)	(173.529)	(10.778)	0	0	0
Kerosin-Swaps	220.283	220.283	151.181	69.102	0	0	0
Zahlungsabfluss		220.283	151.181	69.102	0	0	0
Zahlungszufluss		0	0	0	0	0	0
Kerosin-Optionen	165	165	62	103	0	0	0
Zahlungsabfluss		165	62	103	0	0	0
Zahlungszufluss		0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	58.002	79.630	7.269	15.726	17.338	33.823	5.474
Zahlungsabfluss		647.371	40.707	100.461	134.302	306.514	65.387
Zahlungszufluss		(567.741)	(33.438)	(84.735)	(116.964)	(272.691)	(59.913)
Devisentermingeschäfte	2.636	2.477	1.106	1.371	0	0	0
Zahlungsabfluss		46.705	32.334	14.371	0	0	0
Zahlungszufluss		(44.228)	(31.228)	(13.000)	0	0	0
Währungsoptionsgeschäfte	3.192	397	397	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		108.870	108.870	0	0	0	0
Zahlungszufluss		(108.473)	(108.473)	0	0	0	0
Kerosin-Swaps	489	489	113	376	0	0	0
Zahlungsabfluss		489	113	376	0	0	0
Zahlungszufluss		0	0	0	0	0	0
	1.434.709	1.650.777	353.639	151.091	135.144	588.859	422.044



08) Jahresabschluss

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 2010 und Anfang 2011 abgeschlossen wurden.

d) Währungsrisiken

Die Gruppe wickelt einen erheblichen Teil der Transaktionen in USD und einen kleineren Teil in GBP und CHF ab. Air Berlin 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. Air Berlin sichert grundsätzlich bis zu 75% (2008: 75%) des erwarteten Cashflows auf einer 6 bis 18 Monate (2008: 6 bis 18 Monate) revolving Basis ab.

Das Währungsrisiko des Konzerns, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Währungseinheiten	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Kredite und Forderungen	58.547	4.248	1.907	65.719	1.009	3.058
Bankguthaben und Kassenbestände	66.599	526	23.901	68.871	531	14.007
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus						
forfaitierten zukünftigen Leasingraten	(861.382)	0	0	(844.422)	0	0
Gesicherte Bankdarlehen	0	0	0	(45.072)	0	0
Ungesicherte Bankdarlehen	0	0	0	(37.128)	0	0
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	(59.258)	0	0	(67.562)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige						
finanzielle Verbindlichkeiten	(18.265)	(732)	(2.000)	(29.739)	(188)	(4.247)
Kontokorrent	0	0	0	(100)	(81)	0
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	(813.759)	4.042	23.808	(889.433)	1.271	12.818
Erwartete zukünftige Einkäufe	(1.834.600)	0	0	(1.805.000)	0	0
Gesamtrisiko	(2.648.359)	4.042	23.808	(2.694.433)	1.271	12.818
Devisentermingeschäfte						
(abgesicherte Volumen in USD)	644.850	0	0	1.139.500	0	0
Währungsoptionsgeschäfte						
(abgesicherte Volumen in USD)	366.500	0	0	120.000	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps						
(abgesicherte Volumen in USD)	780.807	0	0	897.914	0	0
Netto Währungsrisiko	(856.202)	4.042	23.808	(537.019)	1.271	12.818

Die oben ausgewiesenen geschätzten prognostizierten Käufe beziehen sich auf einen Zeitraum von zwölf Monaten. Das Volumen, welches durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen abgesichert ist, bezieht sich auf geschätzte prognostizierte Käufe für bis zu zwei Jahre. Das Volumen, das durch kombinierte Zins- und Währungs-Waps abgesichert ist, ist der Nennwert der Finanzverbindlichkeiten in USD.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse galten während des Jahres:

Währungseinheiten zum Euro	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
	2009	2008	2009	2008
USD	1,3948	1,4708	1,4406	1,3917
GBP	0,8909	0,7963	0,8881	0,9525
CHF	1,5100	1,5874	1,4836	1,4850

-- 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 oder vermindert:

Effekt in Tausend Euro	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	1.956	(414)	(1.459)	1.340	(121)	(785)
Eigenkapital	(50.699)	0	0	(76.824)	0	0

Eine Schwächung des Euro gegenüber den oben genannten Währungen am 31. Dezember um 10% hätte das Eigenkapital oder den Gewinn bzw. Verlust um die folgenden Beträge erhöht oder vermindert:

Effekt in Tausend Euro	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	(2.584)	506	1.783	(7.058)	148	959
Eigenkapital	64.948	0	0	87.803	0	0



08) Jahresabschluss

e) Zinsrisiken

Das Zinsrisiko der Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	Buchwert	
	2009	2008
Festverzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	3.890	3.510
Finanzielle Verbindlichkeiten	(65.384)	(266.788)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(77.426)	(64.996)
	(138.920)	(328.274)
Variable verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	1.500	3.500
Finanzielle Verbindlichkeiten	(595.001)	(666.447)
	(593.501)	(662.947)

Die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten Leasing-Zahlungen, 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. Air Berlin 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 angesehen. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Klassifizierung der Zins- und Währungs-Waps als „zu Handelszwecken gehalten“, zukünftige Änderungen des Marktwerts werden in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung erfasst.

-- MARKTWERT-SENSITIVITÄTSANALYSE FÜR FESTVERZINSLICHE INSTRUMENTE

Die Gruppe weist keine festverzinslichen finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert („fair value option“) aus. Keine der derivativen Finanzinstrumente (Zinsswaps) werden als Fair-Value-Hedge eingestuft. Deshalb würde eine Zinsänderung zum Bilanzstichtag (es sei denn, sie führt zur Ineffektivität einer Hedge-Beziehung) den Gewinn oder Verlust nur in dem Maße betreffen, wie er den Marktwert der nicht als Cashflow-Sicherungsgeschäft klassifizierten (zu Handelszwecken gehaltenen) Zinsswaps betrifft. Eine Zinsänderung um 100 Basispunkte, bezogen auf einen Ein-Jahres-Zeitraum, hätte das Eigenkapital um € 274 (2008: € 516) und den Gewinn oder Verlust um € 14.313 erhöht bzw. vermindert (2008: € 6.303).

-- CASHFLOW-SENSITIVITÄTSANALYSE FÜR VARIABEL VERZINSLICHE INSTRUMENTE

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 € 1.152 (2008: € 1.323) erhöht bzw. verringert 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 Air Berlin beliefen sich auf 22,0% (2008: 25,5%) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. Air Berlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen sowohl durch Kerosin-Swaps als auch durch Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2009 betrug die abgesicherte Menge 523.500 Tonnen für das Geschäftsjahr 2010 (im Vorjahr: 681.000 Tonnen für 2009). Die Hedgingquote beträgt 40,3% für 2010 (im Vorjahr: 55,8% für 2009).

-- SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Fremdwährungskurse, konstant bleiben, hätte ein 10-prozentiger Anstieg des Treibstoffpreises zum Bilanzstichtag das Eigenkapital um € 18.585 (2008: € 23.286) und den Gewinn oder Verlust um € 797 (2008: € 0) erhöht. Eine 10-prozentige Senkung des Treibstoffpreises zum Bilanzstichtag hätte das Eigenkapital um € 17.250 (2008: € 23.286) und den Gewinn oder Verlust um € 2.237 (2008: € 0) verringert.

Die Berechnung basiert auf den Marktwerten der Kerosinderivate (Swaps und Optionen) zum Bilanzstichtag. Die zugrunde gelegten Annahmen entsprechen dem Vorjahr.

g) Sicherungsgeschäfte (Hedge Accounting)

Als Luftfahrtunternehmen ist die Air Berlin Gruppe Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungen sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Air Berlin nutzt derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken zu begrenzen.

Air Berlin 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. Darüber hinaus wendet Air Berlin seit dem 3. Quartal 2007 Hedge Accounting auf Währungsoptionen und auf mehrere Absicherungen von zukünftigen Cashflows aus variablen USD-Zinszahlungen an. Diese Sicherungsgeschäfte werden als Cashflow-Hedges ausgewiesen.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. Air Berlin 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 vom Eigenkapital entnommen und in die Gewinn- und Verlust-Rechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust (2009 und 2010 für Währungs- und Treibstoff-Hedges, 2009 bis 2015 für kombinierte Zins- und Währungs-Swaps) auswirkt.

Air Berlin tätigt auch Sicherungsgeschäfte, die nicht die strengen Hedge Accounting-Kriterien des IAS 39 erfüllen. Für solche Derivate weist Air Berlin die Marktwertänderungen in der Gewinn- und Verlust-Rechnung aus. Die Marktwerte der Derivate werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen.



08) Jahresabschluss

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente im Bereich Währungs-, Zins- und Kerosinpreisabsicherung zum 31. Dezember 2009 und deren Entwicklungen während der Periode sind wie folgt:

In Tausend Euro	Marktwert zum 31. Dezember 2008	Umgliederung ins „Hedge Accounting“	Veränderung der Marktwerte, die in der Gewinn- und-Verlust- Rechnung realisiert wurden	Beträge, die dem			Options- Prämien- bezahlt	Marktwert zum 31. Dezember 2009
				Veränderung der Markt- werte, die er- folgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden	Eigenkapital entnommen und in der Ge- winn-und-Ver- lust-Rechnung realisiert wurden			
Derivative Finanzinstrumente (netto), die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:								
Devisentermingeschäfte	31.673	0	0	12.732	(39.439)	0	0	4.966
Währungsoptionen	5.422	0	1.232	(370)	(4.522)	0	0	1.762
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(7.635)	0	(1.102)	943	3.370 ¹	0	0	(4.424)
Kerosin-Swaps	(220.283)	0	0	40.358	187.334	0	0	7.409
Kerosin-Optionen	(165)	0	(1.027)	2.305	1.404	0	0	2.517
Derivative Finanzinstrumente (netto), die zu Handelszwecken gehalten werden:								
Devisentermingeschäfte	952	0	(849)	0	0	0	0	103
Währungsoptionen	(688)	0	1.213	0	0	0	0	525
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(57.362)	0	(12.270)	0	(3.370) ¹	0	0	(73.002)
Kerosin-Optionen	(185)	0	454	0	0	0	0	269
	(248.271)	0	(12.349)	55.968	144.777	0	0	(59.875)

¹ Umgliederung aus der Absicherung von Zahlungsströmen zu Handelszwecken gehalten in 2009.

Die Veränderung der Marktwerte von Derivaten in 2008 war wie folgt:

In Tausend Euro	Marktwert zum 31. Dezember 2007	Umgliederung ins „Hedge Accounting“	Veränderung der Marktwerte, die in der Gewinn- und-Verlust- Rechnung realisiert wurden	Beträge, die dem			Options- Prämien bezahlt	Marktwert zum 31. Dezember 2008
				Veränderung der Markt- werte, die er- folgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden	Eigenkapital entnommen und in der Ge- winn-und-Ver- lust-Rechnung realisiert wurden			
Derivative Finanzinstrumente (netto), die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:								
Devisentermingeschäfte	(77.721)	0	0	52.198	57.196	0	0	31.673
Währungsoptionen	(1.321)	27	0	6.716	0	0	0	5.422
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(511)	0	(85)	(14.709)	7.670	0	0	(7.635)
Kerosin-Swaps	68.427	0	0	(122.899)	(165.811)	0	0	(220.283)
Kerosin-Optionen	2.396	0	0	(4.630)	0	2.069	0	(165)
Derivative Finanzinstrumente (netto), die zu Handelszwecken gehalten werden:								
Devisentermingeschäfte	1.050	0	(98)	0	0	0	0	952
Währungsoptionen	(2.566)	(27)	1.905	0	0	0	0	(688)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(67.022)	0	9.660	0	0	0	0	(57.362)
Kerosin-Swaps	137	0	(137)	0	0	0	0	0
Kerosin-Optionen	0	0	(185)	0	0	0	0	(185)
	(77.131)	0	11.060	(83.324)	(100.945)	2.069	0	(248.271)

Sämtliche Fremdwährungsoptionen und Kerosin-Optionen wurden während der Berichtsperiode auf ihre Hedge Accounting-Qualifikation hin überprüft und als Cashflow-Hedges ausgewiesen. Die Veränderung des inneren Wertes wurde im Eigenkapital gezeigt, während die Veränderung des Zeitwertes in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst wurde.

Das Hedge Accounting bei den kombinierten Zins- und Währungswaps wird ebenfalls als Cashflow-Hedges ausgewiesen. Die kombinierten Zins- und Währungswaps, die nicht die Kriterien von Hedge Accounting erfüllen, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Cashflow-Hedges werden sich voraussichtlich auf den Gewinn oder Verlust im gleichen Zeitraum auswirken, in dem die Cashflows voraussichtlich realisiert werden (wie oben in c „Liquiditätsrisiken“ näher beschrieben).

h) Marktwerte

Der Marktwert ist der Betrag, der in einer Transaktion zu Marktpreisen zwischen sachkundigen und bereitstehenden Parteien erzielt wird. Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und deren in der Bilanz ausgewiesene Buchwerte sind wie folgt:



08) Jahresabschluss

In Tausend Euro	Anhang	31. Dezember 2009		31. Dezember 2008	
		Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Kredite und Forderungen:					
Gesamtsumme Kredite und Forderungen	9	264.799	264.799	225.693	226.304
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	28	954	954	3.587	3.587
Währungsoptionsgeschäfte	28	525	525	2.504	2.504
Kerosin-Optionen	28	269	269	304	304
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	28	14	14	640	640
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	28	9.450	9.450	34.750	34.750
Währungsoptionsgeschäfte	28	2.493	2.493	5.422	5.422
Kerosin-Swaps	28	7.513	7.513	0	0
Kerosin-Optionsgeschäfte	28	2.517	2.517	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	28	0	0	24	24
Gesamtsumme derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden		23.735	23.735	47.231	47.231
Bankguthaben und Kassenbestände	27	373.233	373.233	268.287	268.287
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden:					
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus					
forfaitierten zukünftigen Leasingraten	15	(660.386)	(654.341)	(683.474)	(670.732)
Gesicherte Bankdarlehen	15	0	0	(32.386)	(31.087)
Ungesicherte Bankdarlehen	15	0	0	(26.678)	(26.536)
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	15	(89.623)	(97.497)	(96.557)	(106.496)
Wandelanleihen – Schulden-Komponente	15	(196.089)	(219.043)	(190.696)	(168.524)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen					
und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	(95.438)	(95.438)	(108.938)	(108.938)
Kontokorrent	15	(1.223)	(1.223)	(478)	(478)
Gesamtsumme finanzieller Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(1.042.759)	(1.067.542)	(1.139.207)	(1.112.790)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	28	(4.484)	(4.484)	(3.077)	(3.077)
Währungsoptionsgeschäfte	28	(731)	(731)	0	0
Kerosin-Swaps	28	(104)	(104)	(220.283)	(220.283)
Kerosin-Optionen	28	0	0	(165)	(165)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	28	(4.423)	(4.423)	(7.658)	(7.658)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	28	(851)	(851)	(2.636)	(2.636)
Währungsoptionsgeschäfte	28	0	0	(3.192)	(3.192)
Kerosin-Optionen	28	0	0	(489)	(489)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	28	(73.017)	(73.017)	(58.002)	(58.002)
Gesamtsumme derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden		(83.610)	(83.610)	(295.502)	(295.502)
		(464.602)	(489.385)	(893.498)	(866.470)

Im Folgenden werden die bei der Schätzung des Marktwerts der Finanzinstrumente hauptsächlich angewandten Methoden und Annahmen zusammengefasst.

✈ **Derivative Finanzinstrumente**

Devisentermin-, Zins- und Kerosinpreisgeschäfte 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 Air Berlin gehaltenen derivativen Finanzinstrumente in ihrer Gesamtheit der Stufe 2 nach im IFRS 7.27A definierter dreistufiger Hierarchie zuzuordnen.

✈ **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.

i) Nettogewinne oder -verluste

Die Nettogewinne (Nettoverluste) aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten während des Berichtszeitraums sind wie folgt:

In Tausend Euro	2009	2008
Kredite und Forderungen	(14.655)	(7.259)
Bankguthaben und Kassenbestände	1.612	5.008
Derivative Finanzinstrumente	19.034	(2.963)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	16.450	(38.179)
	22.441	(43.393)

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 (2008: keine).



08) Jahresabschluss

30. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Vorständen und weiteren Mitgliedern des Senior Managements sowie mit assoziierten Unternehmen (siehe unter Abschnitt 7). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Vorstände befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 104 bis 115 dieses Berichts. Die aktienorientierte Vergütung wird in Abschnitt 12 erläutert.

Ein Vorstandsmitglied der Gruppe hält einen Stimmanteil von 2,64% (2008: 3,15%) an Air Berlin. Darüber hinaus besteht eine Forderung in Höhe von € 25 gegenüber einem der Vorstände, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 in der Position „Sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ ausgewiesen ist (2008: € 2).

Der Chairman of the Board ist gleichzeitig Gesellschafter der Air Berlin mit einem Stimmanteil von 1,58% (in 2008: 1,52%) sowie der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH. Die Gruppe hat im Berichtsjahr Erträge in Höhe von € 18.679 (in 2008: € 18.197) mit der Phoenix Reisen GmbH erwirtschaftet. Am Bilanzstichtag belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Konzernbilanz aus diesen Transaktionen auf € 729 (2008: € 2.663).

Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen jeweils zum 31. Dezember 2009 und 2008 stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2009	2008
IBERO-Tours		
Sonstige Erträge aus Weiterbelastungen	9	0
Aufwendungen für Dienstleistungen	87	1.177
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	13
SCK DUS GmbH & Co. KG		
Aufwendungen Catering	0	7.073
THBG BBI		
Forderungen gegen nahestehende Personen, langfristig	1.908	1.824
BINOLI GmbH		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	0	629
Sonstige Erträge aus Weiterbelastungen	380	0
Forderungen gegen nahestehende Personen, langfristig	39	250
Forderungen gegen nahestehende Personen, kurzfristig	148	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	230
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen, langfristig	698	844
Forderungen gegen nahestehende Personen, kurzfristig	66	0
Niki Luftfahrt GmbH		
Umsatzerlöse	245	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	0	810
Sonstige Erträge aus administrativen Dienstleistungen	2.381	1.027
Weiterbelastung von Kosten	6.000	0
Forderungen gegen nahestehende Personen, kurzfristig	26.778	13.760

Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet. In 2009 wurden keine Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen vereinnahmt (2008: € 211).

31. FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Verträge des Konzerns über den Kauf von Flugzeugen sind wie folgt:

Vertragsdatum	Lieferant	Anzahl der Flugzeuge	Flugzeug-Typ	Lieferdatum	Geliefert in 2009	Geliefert in 2008	Ausstehende Lieferungen zum 31.12.2009	Davon in 2010
2004	Airbus	60	A320/319/321	2005–2012	8	9	19	13
2006–2007	Boeing	97	B737-700/800	2007–2014	7	4	82	9
7/2007	Boeing	25	B787	2013–2017	0	0	25	0
10/2007	Bombardier	10	Q400	2008–2009	8	2	0	0

32. GESCHÄFTSFÜHRENDE VORSTAND („BOARD OF DIRECTORS“)

Vorstandsmitglieder	Joachim Hunold	Chief Executive Officer
	Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer
	Christoph Debus	Chief Commercial Officer, seit 1. Juni 2009

33. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Am 17. Februar 2010 hat die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG weitere 25,9% der NIKI Luftfahrt GmbH (im Folgenden „NIKI“) für einen Kaufpreis von € 21.000 von der Privatstiftung Lauda erworben. Die Gruppe wäre mit 49,9% an der NIKI beteiligt und ist nach Analyse des Sachverhalts zur vollständigen Konsolidierung der NIKI gemäß IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ verpflichtet, insofern das Kartellamt dem Erwerb der NIKI-Anteile zustimmt.

Im Zusammenhang mit der Aufstockung der Beteiligung wird die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG der Privatstiftung Lauda ein Darlehen in Höhe von 40,5 Mio. EUR gewähren. Die Privatstiftung hat das Wahlrecht in drei Jahren das Darlehen in bar oder durch Übereignung der verbleibenden 50,1% der Anteile an der NIKI zurückzuzahlen.

Die erstmalige Bilanzierung dieses Unternehmenszusammenschlusses ist zum Zeitpunkt der Genehmigung des Abschlusses zur Veröffentlichung nicht vollständig abgeschlossen, somit konnten die Angaben zu den Hauptgruppen der Gegenleistung, den erworbenen Vermögenswerten und Schulden, dem erfassten Goodwill, der Bilanzierung des nicht beherrschenden Anteils sowie die Angaben zu einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss nicht gemacht werden.

Im März 2010 hat Air Berlin das Orderbuch für die Boeing 787 von 25 auf 15 feste Bestellungen und die Anzahl der Optionen von 10 auf 5 reduziert. Des Weiteren wurde eine Verschiebung der Auslieferung von 9 Flugzeugen des Typs Boeing 737 nach 2015 vorgenommen. Diese Auslieferung war ursprünglich für 2010 beziehungsweise 2011 geplant.

34. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT

a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen

Die im Konzernanhang unter den Punkten 2 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 (Impairment Test).

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen werden zunächst mit ihrem Marktwert bewertet, nachfolgend werden sie zum Restbuchwert, unter Verwendung der Effektivzinsmethode, bilanziert.

Die Gesellschaft hat finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten in ihrer Bilanz dargestellt, die von ihr identifiziert wurden.



08) Jahresabschluss

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei Air Berlin PLC dargestellt:

- ✈ Kredite und Forderungen,
- ✈ finanzielle Vermögenswerte, 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 finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- ✈ Kredite 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

Eine Liste der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen befindet sich unter Abschnitt 35 des Konzernanhangs. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

In Tausend Euro	2009	2008
Anschaffungskosten		
Bestand am 1. Januar	220.958	143.315
Zugänge	33	77.668
Abgänge	0	(25)
Kapitalerhöhungen bei verbundenen Unternehmen	250.001	0
Bestand am 31. Dezember	470.992	220.958

Im Berichtsjahr wurden an die Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH, Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH, Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH, Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH, Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH, Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH und Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH Forderungen in Höhe von € 95.000 abgetreten sowie Einlagen in Höhe von € 155.000 getätigt. Dadurch erhöhten sich die Buchwerte der Beteiligungen an diesen Gesellschaften.

c) Latente Steueransprüche

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung. Es ergeben sich die folgenden Steueransprüche:

In Tausend Euro	2009	2008
Laufender Ertragsteueraufwand	(2.099)	(2.482)
Latenter Ertragsteuerertrag	226	2.403
Summe Ertragsteueraufwand	(1.873)	(79)

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steueraufwand entfallen € 157 auf Steuererstattungen für Vorjahre (2008: € 74). Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 29,98% (2008: 30,42%). Er setzt sich zusammen aus 15,83% Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,15% Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand lässt sich wie folgt darstellen:

In Tausend Euro	2009	2008
Gewinn vor Steuern	19.172	41.478
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 29,98% (in 2008: 30,42%)	(5.748)	(12.618)
Effekt aus Steuersatzänderung	245	153
Ansatz von in früheren Perioden nicht berücksichtigten Verlustvorträgen	0	923
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	9.084	11.557
Abschreibungen auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	(2.865)	0
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	(2.552)	(464)
Laufender Steuerertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	157	74
Sonstige	(194)	296
Summe Ertragsteueraufwand	(1.873)	(79)

Zum 31. Dezember 2009 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche angesetzt werden, in Höhe von € 20.136 (2008: € 43.181) für gewerbesteuerliche Zwecke und € 120.986 (2008: € 120.013) für körperschaftsteuerliche Zwecke. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2009 weitere körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von € 15.126 (2008: € 0), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.



08) Jahresabschluss

Latente Steueransprüche sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

In Tausend Euro	2009	2008
Latente Steueransprüche:		
Rückstellungen	1.041	453
Negativer Marktwert der derivativen Finanzinstrumente	2.552	4.477
Steuerliche Verlustvorträge	21.690	25.296
Summe latente Steueransprüche	25.283	30.226
Latente Steuerverpflichtungen:		
Wandelanleihe	(20.410)	(9.644)
Positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	(17)	(831)
Summe latente Steuerverpflichtungen	(20.427)	(10.475)
Verrechnung	25.283	30.226
Latente Steueransprüche, netto	4.856	19.751
Latente Steueransprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	19.751	17.435
Veränderungen der latenten Steueransprüche	(14.895)	2.316
Davon aus Eigenkapitalpositionen	15.121	87
Latenter Steuerertrag	226	2.403

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorträgen werden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

Berücksichtigung von Ertragsteuern direkt im Eigenkapital

In Tausend Euro	2009			2008		
	vor Steuer	Steuerertrag (Aufwand)	nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag (Aufwand)	nach Steuer
Transaktionskosten aus der Ausgabe						
neuer Aktien	(4.470)	1.340	(3.130)	0	0	0
Erstattung von Transaktionskosten auf						
die Ausgabe neuer Aktien	4.184	(1.606)	2.578	0	0	0
Wandelanleihe und zugehörige						
Transaktionskosten	49.549	(14.855)	34.694	0	0	0
	49.263	(15.121)	34.142	0	0	0

d) Darlehen an verbundene Unternehmen und andere Darlehen

In dieser Position sind enthalten:

Mit der LTU Beteiligungs- und Holding GmbH wurde ein Darlehen in Höhe von € 140.000 mit einem Zinssatz von 1% abgeschlossen. Das Darlehen wurde bis zum 31.12.2010 verlängert.

Weiterhin besteht mit der LOMA GmbH ein langfristiges Darlehen über € 15.200. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2010 und wird mit 1% p.a. verzinst.

Mit der Luftfahrtgesellschaft Walter GmbH besteht ein Darlehen über € 3.500, welches mit einem variablen Zinssatz basierend auf dem 3-Monats-EURIBOR vereinbart wurde. Das Darlehen wurde im Berichtsjahr auf € 1.500 wertberichtigt.

Mit der AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH wurde ein unbefristetes Darlehen über € 26.700 abgeschlossen. Das Darlehen wird mit 1% p.a. verzinst und kann ab dem 31.12.2009 mit einer Frist von einem Monat zum Monatsende gekündigt werden.

e) Langfristige Darlehen an assoziierte Unternehmen

Mit der Binoli GmbH wurden insgesamt zwei Darlehen über jeweils € 250 abgeschlossen. Die Darlehen haben eine unbegrenzte Laufzeit und werden mit 6% verzinst. Aufgrund der At-Equity-Bewertung der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen wurden die Beteiligung an der Binoli GmbH auf null und die Darlehen um € 461 wertberichtigt (vgl. Abschnitt 8).

f) Forderungen gegen verbundene Unternehmen

Aus Ergebnisabführungsverträgen ergeben sich mit € 21.228 Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2008: € 24.321). Zur Bündelung der konzerninternen Finanzierungstätigkeiten wurden mit den Tochterunternehmen Cashpool-Vereinbarungen abgeschlossen. Daraus bestehen zum Bilanzstichtag Forderungen gegen verbundene Unternehmen von € 29.470 (2008: € 154.867).

Die restlichen Forderungen resultieren aus Lieferungen und Leistungen, Verrechnungskonten und Zinsen für die bestehenden Darlehen.

g) Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen betreffen das Verrechnungskonto mit der Binoli GmbH von € 149 (2008: € 148).

h) 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 10. Eine Beschreibung der aktienorientierten Vergütung wird im Konzernanhang unter Abschnitt 12 dargestellt.

i) Pensionsrückstellungen

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Mitglieder des Vorstands abgeschlossen.

Der Pensionsplan wird durch Beiträge an qualifizierte Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Pensionsplan setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2009	2008
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	6.364	3.685
Marktwert des Planvermögens	(7.816)	(4.701)
Finanzierungsstatus	(1.452)	(1.016)
Effekt aus der Nichtberücksichtigung der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	1.452	1.016
Pensionsrückstellung	0	0

Die Entwicklung des Barwerts der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen („present value of defined benefit obligations“) während der Periode ist wie folgt:

In Tausend Euro	2009	2008
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	3.685	2.918
Dienstzeitaufwand der Periode	1.322	1.410
Verzinsung der Verpflichtung	230	146
Versicherungsmathematische Verluste / (Gewinne)	1.127	(789)
Pensionsverpflichtung zum 31. Dezember	6.364	3.685



08) Jahresabschluss

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In Tausend Euro	2009	2008
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	4.701	2.331
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	3.364	2.524
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	200	(155)
Versicherungsmathematische Gewinne / (Verluste)	(449)	1
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	7.816	4.701

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

Die tatsächlichen Aufwendungen aus Planvermögen betragen € 249 während der Berichtsperiode (2008: Erträge in Höhe von € 154). Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.

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

In Tausend Euro	2009	2008
Dienstzeitaufwand der Periode	1.322	1.410
Verzinsung der Verpflichtung	230	146
Erwarteter Ertrag / (Aufwand) aus dem Planvermögen	(200)	155
Versicherungsmathematische (Gewinne) / Verluste	1.576	(790)
Effekt aus der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	436	1.016
Pensionsaufwand	3.364	1.937

In 2010 werden voraussichtlich Einzahlungen in den Pensionsplan (Beiträge) in Höhe von € 3.249 geleistet.

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

	2009	2008
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	5,39%	6,30%
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	4,30%	2,75%
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00%	3,00%
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00%	1,00%

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

j) Andere langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

Die beiden von der Gesellschaft herausgegebenen Wandelanleihen mit einem Volumen von € 220.000 (emittiert 2007) und € 125.000 (emittiert 2009) werden in Abschnitt 15 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

Die Wandelanleihe wurde von der AB Finance B.V. ausgegeben, und die Erlöse daraus wurden an die Air Berlin PLC in Form eines Darlehens mit den gleichen Konditionen wie die Wandelanleihe weitergegeben.

Im Berichtsjahr hat die Gesellschaft Wandelanleihen in einem Volumen von nominal € 84.000 von der 2007 emittierten Wandelanleihe zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht und dadurch einen Teil des Darlehens getilgt. Weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 15 und 29c 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.

k) Sonstige Verpflichtungen

Sonstige Verpflichtungen aus abgegrenzten Leistungen betreffen hauptsächlich Aufwendungen für Leistungen, für die am Bilanzstichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

l) Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit € 14.181 Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2008 € 60). Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpooling-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von € 159.340 (2008: 281.311).

m) Beizulegender Zeitwert

Der beizulegende Zeitwert ist der Betrag, der in einer Transaktion zwischen den Marktteilnehmern erzielt wird. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.



08) Jahresabschluss

Die beizulegenden Zeitwerte für die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ergeben sich, zusammen mit ihrem Buchwert, wie folgt:

In Tausend Euro	Anhang	31. Dezember 2009		31. Dezember 2008	
		Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Langfristige Darlehen an verbundene Unternehmen	34d	15.200	15.200	16.384	16.384
Langfristige Darlehen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	34e	39	39	250	260
Sonstige langfristige Darlehen	34d	1.500	1.500	3.500	3.519
Kurzfristige Darlehen an verbundene Unternehmen	34d	185.182	185.182	155.000	155.000
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	34f	91.200	91.200	274.040	274.040
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	34g	149	149	148	148
Summe Kredite und Forderungen		293.270	293.270	449.322	449.351
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden		58	58	2.730	2.730
Bankguthaben und Kassenbestände		104.295	104.295	159.978	159.978
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden:					
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34j	(198.089)	(198.089)	(192.696)	(205.729)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34l	(183.139)	(183.139)	(283.917)	(283.917)
Summe finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(381.228)	(381.228)	(476.613)	(489.646)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:		(8.513)	(8.513)	(14.715)	(14.715)
		7.882	7.882	120.702	107.698

n) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Vorständen und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang in Abschnitt 3). Angaben zur Vergütung der Vorstände befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors (siehe Seite 104 bis 115). Ein Vorstandsmitglied der Gruppe hält einen Stimmanteil an Air Berlin von 2,64% (2008: 3,15%). Des Weiteren hält der Chairman of the Board einen Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft in Höhe von 1,58% (2008: 1,52%).

Die Gesellschaft hatte zum 31. Dezember 2009 mit Konzerngesellschaften die folgenden Geschäftsbeziehungen:

In Tausend Euro	2009	2008
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG		
Umsätze	4.155	3.722
Zinserträge	477	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	24.427	109.730
Sonstige betriebliche Aufwendungen	540	675
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.436	216
Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH		
Umsätze	17	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	181	180
Alpha Engine Trading		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	660	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.655	1.996
Air Berlin Beteiligungs GmbH		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13	14
Belair Airlines AG		
Umsätze	0	24
LTU Beteiligungs- und Holding GmbH		
Zinserträge	1.416	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	142.818	141.377
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24	0
AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH		
Zinserträge	36	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	37.443	17.116
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.417	2.636
AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH		
Zinserträge	182	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	26.700	1.060
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.403	1.802
AB Luftfahrttechnik Köln GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	903	777
LTU Lufttransport Unternehmen GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15.000	51.613
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	27.039
Leisure Cargo GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.256	5.367
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	2.450
Loma Beteiligungsgesellschaft mbH		



08) Jahresabschluss

Zinserträge	332	866
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15.717	16.384
Air Berlin 1. – 8. LeaseLux Sàrl		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.282	49
Air Berlin Netherlands B.V.		
Zinserträge	47	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.937	2.002
Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen	2.001	0
Air Berlin Finance B.V.		
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	17.189	12.157
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	174	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	198.364	198.463
Air Berlin Technik Ltd.		
Zinserträge	47	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.397	2.350
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH		
Zinsaufwand	264	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	89.563	35.201
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH		
Zinsaufwand	78	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	26.866	26.240
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.641	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.148	5.383
Air Berlin GmbH & Co. Elfte Flugzeugvermietungs OHG ²		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	52.904
Air Berlin Erste Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.301	5.017
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	819	0
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.111	3.918
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	544	0
Air Berlin Vierte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.533	3.373
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	455	0

Air Berlin Achte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	60	30
Air Berlin Finance GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0	75
Binoli GmbH ¹		
Erträge	0	10
Langfristige Darlehen	0	250
AB Finance II GmbH		
Zinsaufwand	105	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.000	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	20.919	36.148
Euconus GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10	1
JFK Stiftung		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.182	0
Joachim Hunold & Co. Flugzeugvermietungs KG i.L.		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0	7

¹ In 2009 assoziiertes Unternehmen.

² In 2009 wurde die Gesellschaft auf die Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH verschmolzen.

o) Arbeitnehmer

Die Gesellschaft verfügt neben den drei Vorständen über vier weitere Arbeitnehmer (in 2008: fünf Vorstände). Informationen über die Vergütung der Vorstände sind im Konzernanhang in Abschnitt 22 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 104 bis 115 enthalten.

Des Weiteren sind die Vorstände Begünstigte des „Employee Share Plan 2006“, der im Konzernanhang unter Punkt 12 sowie im Bericht über die Vergütung des Vorstandes detailliert beschrieben ist. Des Weiteren wurden € 3.364 (2008: € 1.937) in den Pensionsplan eingezahlt.



08) Jahresabschluss

35. TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Tochtergesellschaften:

Tochtergesellschaften	Eingetragen in	2009	2008
AB Erste Flugzeugvermietungs GmbH	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	✈	✈
AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Luftfahrttechnik Köln GmbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Beteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Finance B.V. ¹	Niederlande	✈	✈
Air Berlin Finance GmbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Finance II GmbH (vormals: dba Luftfahrtgesellschaft mbH) ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Netherlands B.V. ¹	Niederlande	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. Cabin Service KG ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. DUS KG ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Switzerland GmbH ¹	Schweiz	✈	✈
Air Berlin Technik Ltd. ¹	Großbritannien	✈	✈
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	✈	✈

Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH (vormals: Air Berlin GmbH & Co. Fünfte Flugzeugvermietungs OHG)	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH (vormals: Air Berlin GmbH & Co. Sechste Flugzeugvermietungs OHG)	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH (vormals: Air Berlin GmbH & Co. Siebte Flugzeugvermietungs OHG)	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH	Deutschland	✈	
Air Berlin GmbH & Co. Elfte Flugzeugvermietungs OHG ²	Deutschland		✈
Alpha Engine Trading GmbH	Deutschland	✈	✈
Belair Airlines AG ¹	Schweiz	✈	✈
CHS Cabin & Handling Service GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Switzerland AG ¹	Schweiz	✈	✈
CHS Holding & Services GmbH ¹	Deutschland	✈	✈
CHS Netherlands N.V. ¹	Niederlande	✈	✈
CHAS Italy s.r.l. ¹	Italien	✈	✈
CHAS UK Ltd. ¹	Großbritannien	✈	✈
Euconus Flugzeugleasinggesellschaft mbH	Deutschland	✈	✈
JFK Stiftung	Schweiz	✈	
Leisure Cargo GmbH ¹	Deutschland	✈	✈
Loma Beteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	✈	✈
LTU Beteiligungs- und Holding GmbH ¹	Deutschland	✈	✈
LTU Lufttransport Unternehmen GmbH	Deutschland	✈	✈
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Employee Share Trust ^{1, 3}	Großbritannien	✈	✈

¹ Die Anteile werden direkt von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.

² In 2009 wurde die Gesellschaft auf die Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH verschmolzen.

³ Die Gesellschaft wird als Zweckgesellschaft konsolidiert.

Außer am Air Berlin Employee Share Trust hält Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.



09) Sonstige Angaben

GLOSSAR LUFTFAHRT

✈ **ANCILLARY REVENUE**

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

✈ **APU**

Auxiliary Power Unit – ein Hilfskrafterzeuger, 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 bzw. 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.

✈ **SLOT**

Zeitfenster, in dem eine Fluggesellschaft einen Flughafen zum Starten oder Landen benutzen kann.

✈ **SITZLADEFAKTOR**

Prozentzahl zur Angabe der Auslastung eines Flugzeugs bzw. einer ganzen Flotte innerhalb eines bestimmten Zeitraums, auf einer Strecke oder im gesamten Streckennetz. Stellt den Quotienten aus den zurückgelegten Passagierkilometern (RPK) und den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK) dar.

✈ **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.

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 bzw. 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 Produktionsapparates dienen.

✈ DISAGIO

Unterschiedsbetrag, um den die zurückzahlende Summe eines Darlehens höher ist als der ausbezahlte 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 bzw. 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.



09) Sonstige Angaben

✈ 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 FIRKENWERT

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 bzw. 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) bzw. 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 bzw. Unternehmensteilen und die damit verbundene Beratung von Käufern und Verkäufern.

✈ **OPTION**

Berechtigung zum Kauf bzw. Verkauf eines Optionsgegenstandes von bzw. an einen Vertragspartner (Stillhalter) zu einem vorher fest vereinbarten Preis, zu einem bestimmten Zeitpunkt bzw. 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 bzw. erhalten wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.

✈ **RÜCKSTELLUNGEN**

Passivpositionen des Jahresabschlusses, die Auszahlungen bzw. 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 Zins-Swap 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- bzw. -herstellungskosten.



09) Sonstige Angaben

IMPRESSUM

REGISTRIERTER SITZ

DER GESELLSCHAFT

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

INVESTOR RELATIONS-KONTAKT

Dr. Ingolf T. Hegner
Head of Investor Relations
Saatwinkler Damm 42–43
13627 Berlin, Deutschland
Telefon: +49 30 3434 1532
Telefax: +49 30 3434 1509
E-Mail: ihegner@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
One Snowhill
Snow Hill Queensway
Birmingham B4 6GH
Großbritannien

Rechtsvertreter

Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt
Deutschland

KONZEPTION UND GESTALTUNG

Strichpunkt GmbH, Stuttgart
www.strichpunkt-design.de

FOTOGRAFIE

Claudia Kempf, Thomas Entzeroth,
Air Berlin Archiv

TEXT

Frenzel & Co. GmbH, Oberursel
www.frenzelco.de

REPRO

ctrl-s prepress GmbH, Stuttgart
www.ctrl-s.de

DRUCK

Graphische Betriebe
Eberl GmbH, Immenstadt
www.eberl.de

REDAKTIONSSCHLUSS

18. März 2010

FINANZKALENDER

ANALYSTEN- UND INVESTOREN-KONFERENZ, BERLIN BILANZPRESSEKONFERENZ ZUM JAHRESERGEBNIS 2009	25. MÄRZ 2010

VERKEHRSAHLEN MÄRZ	7. APRIL 2010

VERKEHRSAHLEN APRIL	6. MAI 2010

VERÖFFENTLICHUNG ZWISCHENBERICHT ZUM 31. MÄRZ 2010 ANALYSTEN UND INVESTOREN CONFERENCE CALL (Q1)	20. MAI 2010

VERKEHRSAHLEN MAI	7. JUNI 2010

HAUPTVERSAMMLUNG (AGM) AIR BERLIN PLC, LONDON-STANSTED	10. JUNI 2010

VERKEHRSAHLEN JUNI	7. JULI 2010

VERKEHRSAHLEN JULI	5. AUGUST 2010

VERÖFFENTLICHUNG ZWISCHENBERICHT ZUM 30. JUNI 2010 ANALYSTEN UND INVESTOREN CONFERENCE CALL (Q2)	26. AUGUST 2010

VERKEHRSAHLEN AUGUST	7. SEPTEMBER 2010

VERKEHRSAHLEN SEPTEMBER	7. OKTOBER 2010

VERKEHRSAHLEN OKTOBER	8. NOVEMBER 2010

VERÖFFENTLICHUNG ZWISCHENBERICHT ZUM 30. SEPTEMBER 2010 ANALYSTEN UND INVESTOREN CONFERENCE CALL (Q3)	18. NOVEMBER 2010

VERKEHRSAHLEN NOVEMBER	7. DEZEMBER 2010

