



# » AIRBERLIN «

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

# 2014

---

### **FINANZIELLE PERFORMANCE-INDIKATOREN**

	2014 vs. 2013 in Prozent	2014	2013	2012
Umsatz (in Mio. EUR)	+0,3	4.160,2	4.146,8	4.311,7
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	-0,0	3.808,2	3.815,5	4.006,7
EBITDAR (in Mio. EUR)	-18,8	351,2	432,7	736,4
EBIT (in Mio. EUR)	-26,7	-293,8	-231,9	70,2
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	-19,4	-376,7	-315,5	6,8
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-22,1	-3,31	-2,71	0,06
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	-0,0	1.863,6	1.885,5	2.217,6
Mitarbeiter (31.12.)	-5,2	8.440	8.905	9.284

### **OPERATIVE PERFORMANCE-INDIKATOREN**

	2014 vs. 2013 in Prozent	2014	2013	2012
Fluggäste (PAX)	+0,57	31.716.202	31.535.867	33.346.495
Flugumsatz pro PAX (Yield)	-0,8	120,1	121,0	120,2
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	+3,11	59,03	57,25	60,30
Umsatz pro ASK (RASK; EURct)	-2,7	7,05	7,24	7,15
Kosten pro ASK (CASK; EURct)	-2,8	7,53	7,75	7,47
Geflogene Sitz-Kilometer (Mrd.; RPK)	+1,43	49,27	48,57	50,38
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	-1,39*	83,46	84,85	83,55
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-14,0	147	171	174
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	+6,43	149	140	155

\* Prozentpunkte

#### **BITTE BEACHTEN SIE DIE FOLGENDEN HINWEISE:**

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.

Air Berlin PLC wird im vorliegenden Bericht auch als die „Gesellschaft“ bezeichnet.

Bezugnahmen auf „airberlin“, „airberlin group“, „wir“ oder „unser“ beziehen sich auf Air Berlin PLC oder, je nach Kontext, auf Air Berlin PLC und/oder ihre Tochtergesellschaften.

In diesem Bericht wird das generische Maskulinum verwendet, wenn männliche und weibliche Personen gleichermaßen gemeint sind.

# INHALT

	∨		∨
	2		72
	<b><u>AN UNSERE AKTIONÄRE</u></b>		<b><u>GOVERNANCE</u></b>
2	Vorwort des Chief Executive Officer Stefan Pichler	72	Corporate Governance Bericht
4	Botschaft des Chairman of the Board	85	Bericht des Prüfungsausschusses
8	The Board of Directors	90	Bericht über die Vergütung der Directors
14	The Management Board	96	JÄHRLICHE ERKLÄRUNG DES CHAIRMAN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES
	∨	99	JÄHRLICHER BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS
	16	103	Bericht der Directors
	<b><u>DIE AIRBERIN AKTIE</u></b>	105	Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und des Konzern- und Jahresabschlusses
	∨	107	Versicherung der Gesetzlichen Vertreter
	24	108	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers an die Mitglieder der Air Berlin PLC
	<b><u>STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT</u></b>		∨
24	Finanzielle und operative Performance-Indikatoren		111
25	Profil		<b><u>JAHRESABSCHLUSS</u></b>
25	Geschäftsmodell und Strategie	111	Jahresabschluss des Konzerns und Jahresabschluss der Gesellschaft
33	Rahmenbedingungen	122	Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft zum 31. Dezember 2014
35	Operative Entwicklung		∨
38	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage		178
42	Verantwortung		<b><u>SONSTIGE ANGABEN</u></b>
50	Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten	178	Glossar Luftfahrt
66	Bericht zu Prognosen und Sonstige Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung	179	Impressum
71	Nachtragsbericht	181	Finanzkalender 2015

AN UNSERE  
AKTIONÄRE

VORWORT DES  
CHIEF EXECUTIVE  
OFFICER  
STEFAN PICHLER



## **VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER**

**Stefan Pichler**  
Chief Executive Officer (CEO)

### **Sehr geehrte Aktionäre,**

die umfangreichen Kostensenkungen durch das Programm Turbine und die Vereinheitlichung der Organisation der gesamten airberlin group haben 2014 noch nicht zu schwarzen Zahlen geführt. Deshalb haben wir zusätzliche Strukturmaßnahmen und eine nachhaltige Neuausrichtung unseres Geschäfts angestoßen. Aktive Netzwerksteuerung und Revenue-Management zeigen bereits erste Erfolge: Seit dem dritten Quartal 2014 ist die Yield-Entwicklung aufwärts gerichtet. Damit ist ein wichtiger Grundstein gelegt, um unsere airberlin group zukünftig als europäische Multi-Hub-Airline mit starkem Marktauftritt in attraktiven Catchment Areas zu positionieren. Zusätzlich können wir auf drei weitere wesentliche Vorteile gegenüber unseren Wettbewerbern bauen: günstigere Stückkosten im Vergleich zu anderen Netzwerk-Carriern, einen erfahrenen touristischen Vertrieb und insbesondere unsere veränderungsbereiten, dynamischen Mitarbeiter.

*NOCHMAL'S VERBESSERTE  
PRODUKTIVITÄT  
UND INSBESONDERE  
NACHHALTIG HÖHERE  
STÜCKERTRÄGE. DARAUF  
KONZENTRIEREN WIR  
UNS 2015.*

Die nachhaltige Neuausrichtung des Geschäfts nehmen wir in drei Phasen in Angriff. In Phase eins werden wir unsere Konzernstrukturen und -prozesse entlang der Wertschöpfungskette bis zum dritten Quartal 2015 weiter optimieren, was nach unserer Erwartung zur Verbesserung unserer Ergebnisse führen wird. Netzwerk-Strategie, Scheduling und Vertriebskanalmanagement bleiben auf dem Prüfstand. Für alle sichtbar investieren wir auch in unsere Kunden und verbessern unsere Servicequalität mit unserer 24/7 Serviceoffensive. Unser Ziel ist es, ab Jahresmitte jedem Fluggast innerhalb von 24 Stunden Feedback zu seiner

*WIR WERDEN 2015  
DIE NEGATIVE  
PERFORMANCESPIRALE  
DER VERGANGENEN JAHRE  
DURCHBRECHEN.*

Anfrage zu geben und alle Kundenanfragen abschließend innerhalb von sieben Werktagen zu bearbeiten.

In Phase zwei wollen wir die laufende Optimierung der Kapazität abschließen. Mit unserer neuen Revenue-Management-Strategie werden wir eine erhebliche Yield-Steigerung erzielen und mit der Neuausrichtung unserer Vertriebskanäle sowie einer engeren Abstimmung mit unseren Partner-Airlines und neuen Partnerschaften Synergien und Marktanteile gewinnen. Hier stehen unsere strategischen Zielmärkte und Drehkreuze klar im Fokus; aus nicht-strategischen Märkten ziehen wir uns zurück. Mit diesem Maßnahmenpaket stärken wir unser Kerngeschäft und verbessern nochmals unsere Kostenstruktur.

In Phase drei stehen danach weitere Profitabilitätsverbesserungen und das zukünftige Wachstum der airberlin group im Vordergrund. Hierzu werden wir unter anderem unsere Multi-Hub-Strategie weiterentwickeln und unser Langstreckenangebot ausweiten. Andere Programmpunkte umfassen u. a. das strategische Plattform-Wachstum, die Adressierung von Aktivitäten außerhalb des Kerngeschäfts und die systematische Weiterentwicklung unserer IT-Infrastruktur als Basis des zukünftigen Wachstums.

Die Führungsmannschaft zur erfolgreichen Umsetzung dieser Maßnahmen wird nach der jüngsten Berufung erfahrener Airline-Manager aus dem Low-Cost und dem Netzwerksegment sowie aus internen Ressourcen in das Management Board der airberlin group bis Jahresmitte komplettiert. Wichtige Schlüsselfunktionen werden internationaler und die Teamstruktur eindeutig entlang der Wertschöpfungskette ausgerichtet. Das erhöht unsere operative Schlagkraft. Darüber hinaus wird ein starkes Vertriebsteam mit durchgreifender Verantwortung im Revenue Management die anspruchsvollen Umsatzziele erfüllen, die wir zum Turnaround brauchen.

Damit verfolgen wir klar umrissene Ziele: Ausbau unserer Marktführerschaft in Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca sowie unserer starken Positionierung in anderen wichtigen Zielmärkten in der DACH-Region. Vor allem aber: Profitabilität innerhalb der nächsten zwei Jahre. Unsere neue Roadmap ist ehrgeizig, aber realistisch. Und damit werden wir 2015 die negative Performancespirale der vergangenen Jahre durchbrechen.



**STEFAN PICHLER**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

AN UNSERE  
AKTIONÄRE

BOTSCHAFT  
DES CHAIRMAN  
OF THE BOARD



## **BOTSCHAFT DES CHAIRMAN OF THE BOARD**

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

*MIT DEM LAUFENDEN  
RESTRUKTURIERUNGS-  
PROGRAMM WIRD DIE  
AIRBERLIN GROUP  
GRUNDSÄTZLICH NEU  
AUFGESTELLT.*

### **Die wirtschaftliche Situation der airberlin group**

Die Fortschritte aus dem Turbine Programm sind im Geschäftsjahr 2014 im Rahmen der Planungen zwar eingetreten, haben sich allerdings als nicht ausreichend erwiesen, um die airberlin group nachhaltig in die Gewinnzone zu führen. Deshalb hat das Board of Directors den zusätzlichen Handlungsbedarf definiert und in dem laufenden Restrukturierungsprogramm zusammengefasst. Seine Umsetzung wird die airberlin group grundsätzlich neu aufstellen, sowohl intern als auch im Wettbewerb nach außen.

Die Umsetzung begann im Berichtsjahr und wird während der Geschäftsjahre 2015 und 2016 in mehreren Phasen weitergeführt. Zu den wichtigsten Maßnahmen dieses Paketes zählen die inzwischen abgeschlossene Vereinheitlichung der Organisation über alle Plattformen hinweg und die in diesem Zusammenhang noch laufende Überprüfung von Managementstrukturen und -prozessen. Zur Verbesserung unserer Positionierung im Wettbewerb wird das ebenfalls schon im Berichtsjahr eingeführte, IT-gestützte Revenue-Management-System beitragen. Dieses System ermöglicht eine effektive Steuerung unseres

*WIR SIND ZUVERSICHTLICH,  
INNERHALB VON ZWEI  
JAHREN DIE GEWINNZONE  
ZU ERREICHEN.*

Geschäfts zur Stärkung der Durchschnittserlöse, die – neben weiteren Performanceverbesserungen und Kostensenkungen – einen wesentlichen Beitrag zur Rückgewinnung der Profitabilität leistet. Darüber hinaus wurde ebenfalls schon 2014 damit begonnen, die Flotte auf Airbus Maschinen zu vereinheitlichen. In diesem Zusammenhang stellt die Einigung mit Boeing hinsichtlich der Aufhebung eines Orderpakets von 33 Flugzeugen mit einem Volumen von rund fünf Mrd. US-Dollar zum Listenpreis einen großen Erfolg dar.

Zur Umsetzung dieses Maßnahmenpaketes und zur erfolgreichen geschäftlichen Neuausrichtung der airberlin group wird zum 1. Juni 2015 das Management Board mit international erfahrenen Luftfahrtmanagern verstärkt. Julio Rodriguez wird als neuer Chief Commercial Officer (CCO) die Bereiche Vertrieb, Revenue Management und E-Commerce verantworten. Oliver Lackmann, der als langjährig erfahrener Flugkapitän schon seit 2001 bei airberlin ist, wird seine derzeitige Funktion als Accountable Manager beibehalten und zusätzlich die neu geschaffene Position des Chief Flight Operations Officer (CFOO) übernehmen. Damit wird er den Flugbetrieb, die Crewplanung, das Training, Operations Compliance & Safety Management sowie das Aviation Security Management verantworten. Marco Ciomperlik, bisher Chief Restructuring Officer, übernimmt die ebenfalls neu geschaffene Position des Chief Production Officer (CPO) und wird damit den Bereich Hospitality inklusive der zukünftigen Produktstrategie sowie die Operations entlang der gesamten Servicekette verantworten. Zusätzlich unterstehen ihm die Töchtergesellschaften airberlin technik und Leisure Cargo. Das Board of Directors ist zuversichtlich, mit diesem umfassenden Paket an Maßnahmen und mit einem an der Wertschöpfungskette orientierten Management-Team innerhalb von zwei Jahren die Gewinnzone zu erreichen.

Um die für die Umsetzung des Restrukturierungsprogramms notwendigen finanziellen Mittel zu generieren und das Eigenkapital von airberlin zu stärken, hat airberlins strategischer Partner Etihad Airways im Laufe des Geschäftsjahres 2014 nachrangige Wandelschuldverschreibungen mit unbefristeter Laufzeit (sog. „perpetual bonds“) im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR gezeichnet, welche in 2014 in drei Tranchen zu je 100 Mio. EUR begeben wurden. Zusätzliches Kapital von insgesamt 327 Mio. Euro konnten wir durch den Umtausch bzw. Ausgabe festverzinslicher Anleihen gewinnen.

*MIT STEFAN PICHLER  
ALS CHIEF EXECUTIVE  
OFFICER HABEN WIR  
DEN RICHTIGEN FÜR DEN  
NEUANFANG.*

## Arbeit des Board of Directors

Die Arbeit des Board of Directors und seiner Ausschüsse während des Geschäftsjahres 2014 wird detailliert im Corporate Governance Bericht ab Seite 72 dieses Geschäftsberichts erläutert.

## Personalien

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2014 und bis zur Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts gab es die folgenden Veränderungen im Board of Directors und Management Board:

Um die Management-Kapazität für den Restrukturierungsprozess zu stärken, wurde das Management Board um die Funktion eines Chief Restructuring Officer (CRO) erweitert. Marco Ciomperlik hat am 27. April 2014 die Position des CRO übernommen. Mit demselben Tage trat John Shepley als Chief Strategy and Planning Officer (CSPO) dem Management Board interimistisch bei. Herr Shepley trat im Februar 2015 wieder von dieser Position zurück und schied aus der Gesellschaft aus. Zum 1. Juli 2014 übernahm Götz Ahmelmann die Position des Chief Commercial Officer (CCO). Herr Ahmelmann verantwortet die gesamten Verkaufs- und Marketingbereiche innerhalb der airberlin group. Bis dahin hatte CEO Wolfgang Prock-Schauer die Position des CCO interimistisch inne.

Mit Wirkung zum 1. August 2014 hat Chief Operating Officer (COO) Helmut Himmelreich die Gesellschaft aus persönlichen Gründen verlassen. Für seinen wichtigen Beitrag und seine Leistungen für die airberlin group dankt ihm das Board of Directors. Die Aufgaben des COO werden seither stellvertretend von Marco Ciomperlik verantwortet.

Mit Wirkung vom 1. Februar 2015 hat das Board of Directors Stefan Pichler die Verantwortung des Chief Executive Officer (CEO) und Chairman of the Management Board übertragen. Als CEO ist Herr Pichler auch zum Executive Director des Board of Directors ernannt worden. Er folgt in diesen Ämtern Wolfgang Prock-Schauer, der airberlin in seiner Funktion als Chief Strategy and Planning Officer und damit als Mitglied des Management Board zunächst weiterhin zur Verfügung stand.



Mit Wirkung zum 28. Februar 2015 hat Herr Prock-Schauer die Gesellschaft verlassen. Das Board of Directors dankt Herrn Prock-Schauer für seinen außerordentlichen Einsatz sowie seine Leistungen für airberlin.

Arnd Schwierholz hatte seit Ende Oktober 2014 die Funktion des stellvertretenden Chief Financial Officers (Deputy CFO) inne und übernahm mit Wirkung zum 1. April 2015 die Position des Chief Financial Officer (CFO) der airberlin group. Er folgt in diesem Amt auf Ulf Hüttmeyer, der in den vergangenen neun Jahren als CFO tätig war und eine neue Aufgabe bei Etihad Airways übernimmt. Das Board of Directors dankt Herrn Hüttmeyer für seinen wichtigen Beitrag und seine Leistungen für die airberlin group.

Der bisherige CCO Götz Ahmelmann verlässt airberlin und übernimmt eine neue Funktion bei Etihad Airways. Das Board of Directors dankt Herrn Ahmelmann für seine Leistungen für airberlin und wünscht ihm viel Erfolg in seiner neuen Rolle bei Etihad Airways.

Heinz-Peter Schlüter, seit 1. April 2008 als Non-Executive Director Mitglied des Board of Directors, hat das Board aus persönlichen Gründen mit Wirkung zum 10. Februar 2015 verlassen. Das Board of Directors bedankt sich bei Herrn Schlüter für die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit. Nach Herrn Schlüters Rücktritt hat das Board Herrn Dr. Alfred Tacke zum Non-Executive Director berufen. Mit seiner internationalen und branchenübergreifenden Expertise gewinnt airberlin wertvolle Kompetenzen.

### **Ein Wort des Dankes**

Auch im Geschäftsjahr 2014 wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der airberlin group sowie das Management mit großen Herausforderungen konfrontiert, die sie durch ihren hohen Einsatz bewältigt haben. Das Board of Directors dankt ihnen für ihren Einsatz und ihre Leistung.



**HANS-JOACHIM KÖRBER**

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

# **THE BOARD OF DIRECTORS**

THE BOARD OF  
DIRECTORS

## **EXECUTIVE DIRECTOR**

### **STEFAN PICHLER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO)

Geboren 1957 in München, Deutschland, hat seit 1. Februar 2015 die Funktion des Chief Executive Officer (CEO) der Air Berlin PLC inne. Herr Pichler ist Diplom-Ökonom und Absolvent eines post-graduate Studiums in Insead/Frankreich. Berufsstart als Leiter Sport Promotions bei NIKE International in Beaverton/Oregon. Danach hatte er verschiedene leitende Positionen bei Lufthansa inne, so auch als Chief Commercial Officer und Mitglied des Vorstandes mit der Verantwortung für die weltweiten Sales & Marketing Aktivitäten. Zwischen 2000 und 2003 war er Vorsitzender des Vorstandes der Thomas Cook AG. Im Anschluss daran übernahm er die Position des Chief Commercial Officer & Deputy CEO bei Virgin Blue Airlines. Gleichzeitig gründete er V Australia; dort war er bis 2009 Vorsitzender des Aufsichtsrates. Von 2009 bis 2013 war Herr Pichler Managing Director & Chief Executive von Jazeera Airways. Zuletzt war er als Managing Director für Fiji Airways tätig.

## **NON-EXECUTIVE DIRECTORS**

### **DR. HANS-JOACHIM KÖRBER**

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Geboren 1946 in Braunschweig, Deutschland. Dr. Körber ist Diplom-Braumeister und Diplom-Kaufmann. Nach mehrjährigen führenden Positionen innerhalb der R.A. Oetker Gruppe hatte er ab 1985 bis 1996 bei Metro SB Großmärkte, einem Rechtsvorgänger der Metro AG, geschäftsführende Funktionen inne. Mit Gründung der Metro AG wurde er 1996 Mitglied des Vorstands und war von 1999 bis 2007 Vorstandsvorsitzender. Dr. Körber ist seit dem 10. Mai 2006 Non-Executive Director und seit 1. Januar 2011 Chairman of the Board of Directors der Air Berlin PLC.

### **JAMES HOGAN**

VICE CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Geboren 1956 in Melbourne, Australien. Herr Hogan ist seit Oktober 2006 President und Chief Executive Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate. Zuvor hatte er Management- und Boardpositionen bei Hertz, bmi British Midland und Forte Hotels in Asien und Europa inne. Von 2002 bis 2006 war er President

und Chief Executive Officer von Gulf Air, Bahrain. Er ist ehemaliges Mitglied des UBS Industrial Board, Fellow der Royal Aeronautic Society und Mitglied des International Air Transport Association (IATA) Board of Governors sowie Vice Chairman des Executive Committee des World Travel and Tourism Council (WTTC). Herr Hogan ist Non-Executive Director der Air Berlin PLC, Vice Chairman des Board of Directors seit dem 24. Januar 2012, Mitglied des Nominations Committee seit 2012 und ist im Restructuring Committee tätig.

## **JOACHIM HUNOLD**

CO-VICE CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Geboren 1949 in Düsseldorf, Deutschland. Jurastudium. Herr Hunold ist seit 1978 in der Luftfahrtbranche tätig. Er gründete die Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG im April 1991. Seither stand er bis 31. August 2011 der airberlin group als geschäftsführender Gesellschafter bzw., seit 1. Januar 2006, als CEO der Air Berlin PLC vor. Herr Hunold ist seit 1. September 2011 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **ANDRIES B. VAN LUIJK**

Geboren 1945 in Den Haag, Niederlande. Studium der Wirtschaftswissenschaften. Berufsbeginn 1969 bei KLM Royal Dutch Airlines. Dort hatte er bis 1999 zahlreiche internationale Managementfunktionen inne, zuletzt als Executive Vice President Passenger Sales and Services sowie Chairman des Joint Ventures zwischen KLM und der US-Fluggesellschaft Northwest Airlines. Herr van Luijk ist Berater des Chairman von Jet Airways, Mitglied des Advisory Board von Deerns (Consulting Engineers), Chairman des Board der Jet Air WW, AG, Chairman des Advisory Board der MI Airline und Chairman des Supervisory Board von Orfeo Clinic. Herr van Luijk ist seit 1. Oktober 2013 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **JAMES RIGNEY**

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

## ALI SABANCI

Geboren 1969 in Adana, Türkei. Nach dem Studium der Politikwissenschaften und der Volkswirtschaftslehre an der US-amerikanischen Tufts University von 1987 bis 1991 war Herr Sabancı bis 1993 als Finanzanalyst bei Morgan Stanley & Co, Inc. tätig. Den Grad des MBA mit Schwerpunkt auf dem Internationalen Finanzwesen erwarb er 1995 an der Columbia Business School. 1997 bis 2004 hatte er diverse Managementpositionen bei H.Ö. Sabancı Holding A.Ş. inne. Im März 2004 legte Sabancı dort seine Ämter nieder und wechselte als Mitglied des Board zur ESAS Holding A.Ş. Herr Sabancı widmet sich in seiner Position als Chairman des TOBB Young Entrepreneurs Council Projekten wie dem Angel Investing, der Global Entrepreneurship Week, dem Entrepreneurs Club und dem G3 Forum zur Förderung unternehmerischen Handelns. Herr Sabancı ist seit 8. Mai 2009 Non-Executive Director der Air Berlin PLC und seit 2010 Mitglied des Finance Committee.

## HEINZ-PETER SCHLÜTER

Geboren 1949 in Rübehorst/Ruppin, Deutschland. Groß- und Außenhandelskaufmann. 1971 Karrierestart als Metallhändler bei W&O Bergmann. Ab 1979 hatte er dort die Gesamtverantwortung für den Handelsbereich inne, seit 1982 war er Mitglied der Geschäftsführung. 1985 gründete er, und war deren Alleingesellschafter, die Trimet Metallhandelsgesellschaft, die heutige Trimet Aluminium SE, Deutschlands größter Aluminiumproduzent. Nach Übernahme der Werke Saint Jean-de-Maurienne und Castelsarrasin, wurde er Aufsichtsratsvorsitzender der neugegründeten Trimet France SAS. Herr Schlüter war vom 1. April 2008 bis 2. März 2015 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## DR. LOTHAR STEINEBACH

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

## **DR. ALFRED TACKE**

Geboren 1951 in Celle, Deutschland. Promovierter Wirtschaftswissenschaftler. 1987 bis 1989 Wirtschafts- und Umweltreferent beim Deutschen Gewerkschaftsbund, 1991 bis 1998 Staatssekretär im niedersächsischen Wirtschaftsministerium, 1998 bis 2005 Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium. 2000 bis 2005 G8-Beauftragter des Bundeskanzlers. 2005 Wechsel in die Wirtschaft; zunächst von 2005 bis 2008 Vorsitzender des Vorstands der Steag GmbH und 2007 bis 2008 Mitglied des Vorstands der Evonik AG. 2009 bis 2011 Mitglied des Beirats für den Deutschlandfonds der Bundesregierung und 2010 bis 2013 Mitglied des Public Interest Committee KPMG Europe LLP. Herr Dr. Tacke ist seit 2. März 2015 Non-Executive Director der Air Berlin PLC. Er ist im Audit Committee und als Chairman des Remuneration Committee tätig.

## **NICHOLAS TELLER**

Geboren 1959 in London, Großbritannien. Bachelor of Commerce. Zwischen 1982 und 2002 bei der Commerzbank in verschiedenen Management-Positionen. Von 2002 bis 2003 Regionalvorstand, 2003 bis 2008 Vorstand der Commerzbank AG. Seitdem im Management der E.R. Capital Holding, bis 2014 als CEO, danach als Chairman. Er ist Mitglied des Aufsichtsrats der Commerzbank AG sowie Mitglied des Executive Committee des Board of Directors der American Chamber of Commerce in Germany e.V. Herr Teller ist seit 10. Mai 2006 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **JOHANNES ZURNIEDEN**

Geboren 1950 in Bergisch-Gladbach, Deutschland. Einige Semester Jura- und Psychologiestudium. Seit 1973 Geschäftsführer der Phoenix Reisen. Seit 1994 stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender des Deutschen Reisepreis-Sicherungsvereins und seit 1998 Vizepräsident des DRV (Deutscher ReiseVerband). Er ist zudem Mitglied der Beiräte der Europäischen Reiseversicherung AG, der Commerzbank und der Sparkasse Köln-Bonn. Herr Zurnieden ist seit 10. Mai 2006 Non-Executive Director der Air Berlin PLC und war bis 31. Dezember 2010 Chairman des Board of Directors.

## THE MANAGEMENT BOARD

THE  
MANAGEMENT  
BOARD



**STEFAN PICHLER**

Chief Executive Officer (CEO)

*„Wir tun alles in unserer Macht stehende, um airberlin auf eine solide finanzielle Basis zu stellen. Klares Ziel: Profitabilität in den nächsten 2 Jahren.“*



**ULF HÜTTMEYER**

Chief Financial Officer (CFO) bis 1. April 2015

*„Optimales Streckennetz, nachfrage- und wettbewerbsorientierte Umsatzsteuerung und enge europäische und globale Partnerschaften. Das ist die Zukunft für airberlin.“*



**ARND SCHWIERHOLZ**

Chief Financial Officer (CFO) seit 1. April 2015

*„2015 liegt der Fokus klar auf der Umsetzung unseres Restrukturierungsprogramms. Mit der gesamten airberlin Mannschaft und kontinuierlichem Tracking des Erfolgs.“*



**GÖTZ AHMELMANN**

Chief Commercial Officer (CCO)

*„Nähe zum Kunden, schlagkräftig und schlank: so ist unser Vertrieb. Neue attraktive Produkte, innovative Technologien und engere Partnerschaften gehören dazu.“*



**MARCO CIOMPERLIK**

Chief Restructuring Officer (CRO)

*„Sicher, reibungslos, pünktlich: Das steht bei airberlin im Mittelpunkt. Kontinuierliche Produktverbesserung und Ökobilanz kommen dabei nicht zu kurz.“*



**DR. MARTINA NIEMANN**

Chief Human Resources Officer (CHO)

*„Die Strukturen für den Turnaround sind geschaffen. So nutzen wir die vielen Talente und die Can-Do-Mentalität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter optimal.“*

## **THE MANAGEMENT BOARD**

THE  
MANAGEMENT  
BOARD

### **STEFAN PICHLER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO)  
SEIT 1. FEBRUAR 2015

Als CEO trägt Stefan Pichler die Verantwortung für alle Unternehmen und Marken der airberlin group. Herr Pichlers Lebenslauf ist auf Seite 8 dargestellt.

### **GÖTZ AHMELMANN**

CHIEF COMMERCIAL OFFICER (CCO)

Geboren 1971 in Kiel. Herr Ahmelmann war für die Deutsche Lufthansa tätig, wo er seit 1996 verschiedene Positionen innehatte. Nach Stationen im Produktmanagement und in der Unternehmensstrategie war er Kaufmännischer Leiter für das Lufthansa Hub in Frankfurt, verantwortlich für das Management, die Koordination und die Entwicklung der weltweiten Kooperationspartner der Lufthansa, inklusive der Star Alliance-Partner. Zuletzt war er als Vice President Sales and Services Europa verantwortlich für den Vertrieb der Lufthansa in 45 Ländern und das Ground Handling an über 100 Flughafenstationen. Seit 1. Juli 2014 ist Götz Ahmelmann Chief Commercial Officer (CCO) der Air Berlin PLC.

### **MARCO CIOMPERLIK**

CHIEF RESTRUCTURING OFFICER (CRO)

Geboren 1975 in der Lutherstadt Eisenach, Deutschland. Seit 2010 für die airberlin group tätig. Nach mehreren Jahren in führenden Positionen bei der Deutschen Bank und als Verantwortlicher für Restrukturierungsprojekte bei Roland Berger Strategy Consultants hatte er zunächst die Position des Chief Financial Officer bei der airberlin technik inne. 2011 übernahm er bis Juli 2014 die Position des Chief Executive Officer der airberlin technik. Als Chief Restructuring Officer (CRO) der Air Berlin PLC koordiniert Marco Ciomperlik seit dem 27. April 2014 den Neustrukturierungs- und Turnaround-Prozess.

### **ULF HÜTTMEYER**

CHIEF FINANCIAL OFFICER (CFO)  
BIS 1. APRIL 2015

Geboren 1973 in Wildeshausen, Deutschland. Studium der Wirtschaftswissenschaften, Diplom-Kaufmann (FH). Ab 1996 Analyst Credit and Financing bei der Commerzbank, danach verschiedene Funktionen mit Auslandsaufenthalten (Singapur), zuletzt Group Manager Corporate Clients Services in leitender Funktion in Berlin; 2005 zum Director ernannt. Seit Februar 2006 Chief Financial Officer (CFO) der Air Berlin PLC. Am 31. März 2015 ist Herr Hüttmeyer von seinem Amt zurückgetreten.



## MARTINA NIEMANN

CHIEF HUMAN RESOURCES OFFICER (CHO)

---

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

## ARND SCHWIERHOLZ

CHIEF FINANCIAL OFFICER (CFO)

AB 1. APRIL 2015

---

Geboren 1970 in Krefeld, Deutschland. Nach abgeschlossenem Wirtschaftsstudium in Trier und Manchester startete er 1995 seine Karriere bei der UBS Investment Bank. Start der Luftfahrtkarriere 2002 bei der Deutschen Lufthansa AG. Dort war er unter anderem Leiter des Bereichs Merger & Acquisitions und verantwortlich u. a. für die Zukäufe von Austrian Airlines, SN Brussels und Jet Blue. Zuletzt war er in seiner Funktion als CFO der Lufthansa Catering-Tochter LSG Sky Chefs in Nordamerika auch verantwortlich für Einkauf und IT. Im Oktober 2014 wechselte er zur airberlin group, zunächst als stellvertretender CFO. Mit Wirkung zum 1. April 2015 übernahm Herr Schwierholz das Amt des Chief Financial Officer (CFO) der Air Berlin PLC.

## **DIE AIRBERLIN AKTIE**

### **Geopolitische Einflüsse und die expansive Geldpolitik der Notenbanken führten die Aktienmärkte 2014 durch ein Wechselbad. Der Ölpreiskollaps hat den Luftverkehrsaktien nicht geholfen.**

#### **Die airberlin Aktie und die Börse im Jahr 2014**

Das Börsenjahr 2014 war wesentlich geprägt von stark gegenläufigen Kräften. So sorgten geopolitische Einflüsse wie die Ukrainekrise und die daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft immer wieder für Verunsicherung und führten insbesondere ab der Jahresmitte zu teilweise kräftigen Kursabschlägen. Demgegenüber stellten der weitere Zinsrückgang in Europa und die unverändert extreme Liquiditätsversorgung der Kapitalmärkte durch die Notenbanken auch 2014 die wesentlichen Kursstützen dar. Der massive Ölpreisverfall sendete trotz seines positiven gesamtwirtschaftlichen Einflusses eher gemischte Signale, auch für die Luftfahrtgesellschaften. Die auf weitere Expansion ausgerichtete Geldpolitik der Europäischen Zentralbank und die damit einhergehende Euroschwäche induzierten ab Mitte Oktober von den dort erreichten Jahrestiefständen aus hingegen wieder deutliche Kursgewinne. Die europäischen Aktienmärkte haussierten bis Jahresende 2014 und schlossen, wie der deutsche DAX-Index, zum Teil auf historischen Höchstständen.

Die für den Kursverlauf der airberlin Aktie maßgebliche Benchmark SDAX erreichte mit einem Rückgang um gut elf Prozent Mitte Oktober seinen Jahrestiefstand, drehte danach in eine massive Aufwärtsbewegung und schloss das Börsenjahr 2014 mit einem Anstieg um knapp vier Prozent gegenüber seinem Schlusstand 2013. Ähnlich stellte sich 2014 auch der Kursverlauf der europäischen Luftfahrtgesellschaften dar. Der europäische Stoxx Luftfahrt-Branchenindex schloss nach starken Schwankungen im Jahresverlauf 2014 auf dem gleichen Stand wie Ende 2013.

Die Kursentwicklung der airberlin Aktie war in den ersten Monaten 2014 deutlich positiv. Die Aufwärtsbewegung führte von einem Jahresschlusskurs 2013 von 1,66 EUR (Xetra) aus in der Spitze am 19. März 2014 bis zum Jahreshöchstkurs von 2,35 EUR. Im weiteren Verlauf wurde die airberlin Aktie gestützt durch die weiter unten erläuterten, durchgeführten Rekapitalisierungsmaßnahmen. Mit der Bekanntgabe der Ergebnisse eines schwachen Jahresauftaktquartals 2014 und aufgrund der allgemeinen Markteinflüsse setzte danach eine Abwärtsbewegung ein, die unter Schwankungen bis Jahresende anhielt. Ende des Geschäftsjahres 2014 notierte die airberlin Aktie bei 1,11 EUR, zum Redaktionsschluss dieses Berichts bei 1,24 EUR.

### **Die Coverage der airberlin Aktie**

airberlin ist sowohl bei nationalen als auch internationalen Banken und Investmenthäusern fester Bestandteil der Coverage bzw. Beobachtung. Detaillierte Unternehmensanalysen zu airberlin erscheinen daher in enger Folge. Zum Jahresende des Geschäftsjahres 2014 beobachteten und bewerteten insgesamt fünf Analysten bzw. Research-Häuser die Gesellschaft. Zum Redaktionsschluss dieses Geschäftsberichts waren die folgenden Einschätzungen bekannt: eine Kaufempfehlung, eine neutrale Haltung, drei Empfehlungen zum Verkauf bzw. zur Untergewichtung.

### **Kapitalmaßnahmen**

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

Etihad Airways hat von der Air Berlin Finance B.V. im Laufe des Geschäftsjahres 2014 emittierte und von der Gesellschaft garantierte nachrangige Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR mit einem Kupon i. H. von jeweils 8,00 Prozent p. a. gezeichnet. Die nachrangigen Wandelschuldverschreibungen sind unter bestimmten Voraussetzungen in auf den Namen lautende Stammaktien der Gesellschaft zu einem Umtauschkurs von 1,79 EUR wandelbar. Das Bezugsrecht der Aktionäre der Gesellschaft in Bezug auf die bei Wandlung zu emittierenden Aktien wurde ausgeschlossen. Die Laufzeit der Wandelschuldverschreibungen ist unbegrenzt (sog. „perpetual bonds“). Zu Zinszahlungen ist Air Berlin Finance B.V. berechtigt, aber nicht verpflichtet. Soweit die Zinsen nicht bedient werden, werden sie thesauriert und der ursprünglichen Schuld hinzugefügt. Die nachrangigen Wandelschuldverschreibungen stellen nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) Eigenkapital dar. Sie wurden in drei Tranchen zu je 100 Mio. EUR am 20. Mai 2014, am 28. August 2014 und am 24. Oktober 2014 begeben.

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

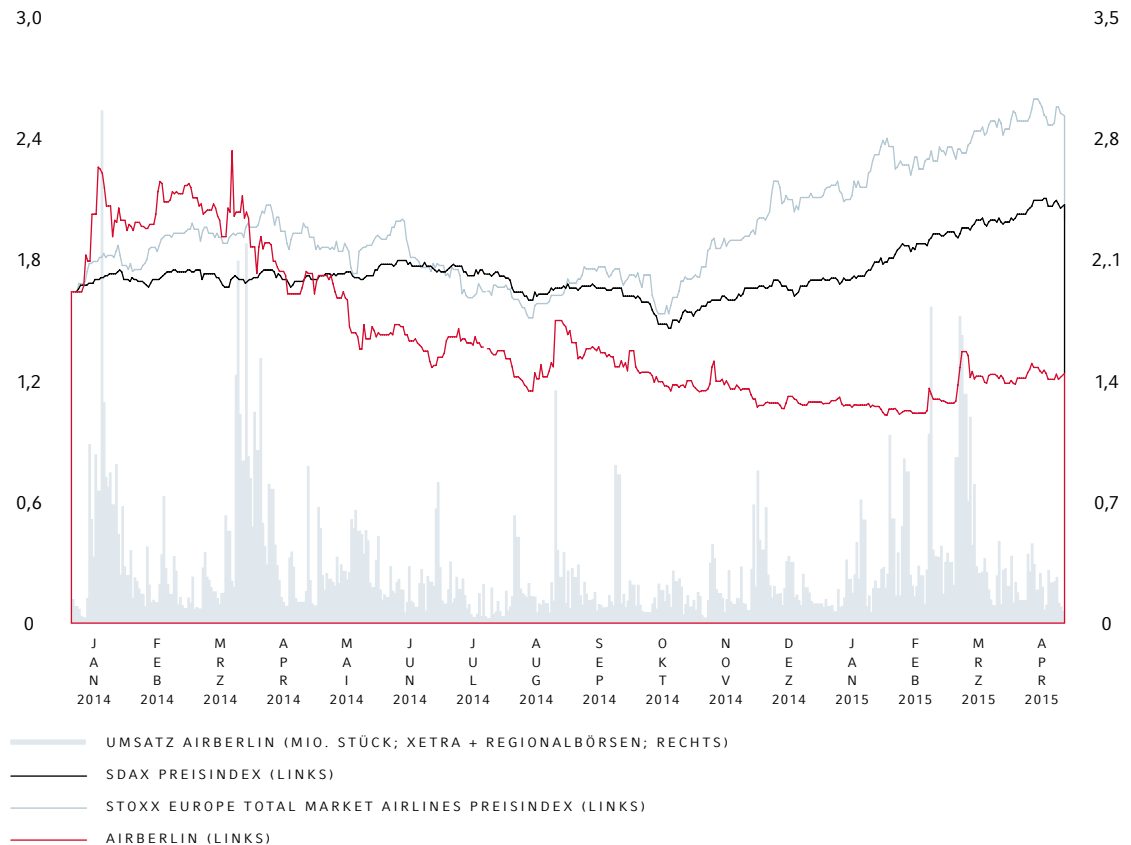
Über zwei Unternehmensanleihen – eine EUR-Anleihe mit einem Volumen von 170 Mio. EUR und eine CHF-Anleihe mit 100 Mio. CHF – wurden im Mai 2014 insgesamt rund 252 Mio. EUR eingenommen. Der Barmittelzufluss setzt sich aus 163 Mio. EUR bzw. 93 Mio. CHF zusammen, wobei Investoren der in den Jahren 2014 und 2015 fälligen ausstehenden Anleihen, ihre Anteile in einem Gesamtbetrag von 13 Mio. EUR in die neuen Anleihen umgetauscht haben. Die Differenz zu den 252 Mio. EUR stellte für airberlin einen Liquiditätszufluss dar.

Folgende Anleihen sind derzeit ausstehend:

Anleihe	Laufzeit	Volumen in Mio. EUR	ISIN
8,25 %	2011/2018	225 (150+75)	DE000AB100B4
8,50 %	2010/2015	195	DE000AB100A6
EUR 6,75 % CHF 5,625 %	2014/2019	252	EUR XS1051719786 CHF XS1051723895
Wandelanleihe	Laufzeit	Volumen in Mio. EUR	ISIN
6,0 %-Wandelanleihe	2013/2019	140	DE000A1HGM38
1,5 %-Wandelanleihe	2007/2027	4,8 ausstehend	DE000A0NQ9H6

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

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



QUELLE: REUTERS

## Die Aktie der Air Berlin PLC

Daten zum 31.12.2014

Grundkapital	EUR 29.200.127 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter auf den Namen lautender Stammaktien (ordinary registered shares) am 31.12.2014	116.800.508
Gattung	auf den Namen lautende Stammaktien (ordinary registered shares)
Nennwert	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg	AB1 GY
Kürzel Reuters	AB1.DE
ISIN	GB00B128C026
WKN	AB1000
Handelsplätze	XETRA, Frankfurt/Main; Freiverkehr: Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München, Stuttgart
Rechnungslegungs-Standard	IAS/IFRS
Handelssegment	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche	Transport und Logistik
Industriegruppe	Airlines
Indexzugehörigkeit	Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors	Commerzbank AG

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

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

**Hauptaktionäre der Air Berlin PLC zum 31. Dezember 2014**

Aktionäre	Aktien in %
Etihad Airways PJSC	29,21
ESAS Holding A.S.	12,02
Hans-Joachim Knieps	3,98
Leibniz-Service GmbH/TUI Travel PLC	2,99
Joachim Hunold	1,95
Werner Huehn	1,93
Severin Schulte	1,69
Johannes Zurnieden	1,16
Heinz-Peter Schlüter	1,03
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	0,42
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,17
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse AG	58,76

**Aktionärsstruktur nach Nationalitäten zum 31. Dezember 2014**

Gemäß EU-Vorschrift muss eine in der EU ansässige Luftfahrtgesellschaft für die Aufrechterhaltung ihrer Betriebsgenehmigung zu mindestens 50 Prozent im Eigentum von EU-Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von EU-Mitgliedstaaten stehen und von ihnen tatsächlich kontrolliert werden. Manche bilateralen Luftverkehrsabkommen fordern darüber hinaus einen deutschen Eigentumsanteil von mehr als 50 Prozent. airberlin überwacht die Aktionärsstruktur fortwährend mithilfe des Aktienregisters und kann im Falle einer die Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung oder einzelner Verkehrsrechte gefährdenden Entwicklung entsprechend reagieren.

Der Anteil deutscher Investoren in der Gesellschaft lag zum Jahresende 2014 bei 56,51 Prozent, der Anteil europäischer Investoren bei 57,90 Prozent. Größter Aktionär der Gesellschaft ist der Partner Etihad Airways PJSC mit einem Anteil von 29,21 Prozent, gefolgt von der ESAS Holding A.S. mit 12,02 Prozent. Insgesamt waren zum Ende des Geschäftsjahres 2014 fast 30.000 Aktionäre in das Aktienregister der Gesellschaft eingetragen.

## Aktionäre

	Aktien in %
Deutschland	56,51
Vereinte Arabische Emirate	29,21
Türkei	12,02
Österreich	0,46
Liechtenstein	0,33
Luxemburg	0,19
Andere EU-Staaten/EWR	0,74
Übrige Staaten	0,52

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

## Investoren-Kommunikation

airberlin befindet sich über ihre Investor Relations Abteilung in einem kontinuierlichen Austausch mit Analysten sowie institutionellen und privaten Investoren. Wir sehen uns den Grundsätzen transparenter Kommunikation verpflichtet, entsprechend sachlich, umfassend und zeitnah zu informieren. Auch im Geschäftsjahr 2014 wurde der Dialog mit der Financial Community über die Quartalskonferenzen hinaus auf Roadshows und Investorenkonferenzen geführt. Bei einer Vielzahl von Einzel- und Gruppengesprächen standen sowohl die Mitglieder des Management Board als auch Investor Relations allen Fragen offen gegenüber. Darüber hinaus wurde auf verschiedenen Aktienforen der Dialog mit Privatanlegern fortgeführt.

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

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

Über das Kontaktformular auf unserer Homepage können Anleger auch gerne direkt mit uns in Verbindung treten bzw. uns an die nachfolgende Adresse schreiben:

Air Berlin PLC  
Investor Relations  
Saatwinkler Damm 42–43  
13627 Berlin, Deutschland





# **STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT**

## **BERICHT ZUR GESCHÄFTSLAGE**

24

Finanzielle und operative Performance-Indikatoren	24
Profil	25
Geschäftsmodell und Strategie	25
Rahmenbedingungen	33
Operative Entwicklung	35
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	38

∨

## **VERANTWORTUNG**

42

∨

## **WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN**

50

∨

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

66

∨

## **NACHTRAGSBERICHT**

71

×

# BERICHT ZUR GESCHÄFTSLAGE

## FINANZIELLE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2014 vs. 2013 in Prozent	2014	2013	2012
Umsatz (in Mio. EUR)	+0,3	<b>4.160,2</b>	4.146,8	4.311,7
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	-0,0	<b>3.808,2</b>	3.815,5	4.006,7
EBITDAR (in Mio. EUR)	-18,8	<b>351,2</b>	432,7	736,4
EBIT (in Mio. EUR)	-26,7	<b>-293,8</b>	-231,9	70,2
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	-19,4	<b>-376,7</b>	-315,5	6,8
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-22,1	<b>-3,31</b>	-2,71	0,06
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	-0,0	<b>1.863,6</b>	1.885,5	2.217,6
Mitarbeiter (31.12.)	-5,2	<b>8.440</b>	8.905	9.284

## OPERATIVE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2014 vs. 2013 in Prozent	2014	2013	2012
Fluggäste (PAX)	+0,57	<b>31.716.202</b>	31.535.867	33.346.495
Flugumsatz pro PAX (Yield)	-0,8	<b>120,1</b>	121,0	120,2
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	+3,11	<b>59,03</b>	57,25	60,30
Gesamtumsatz pro ASK (RASK; EURct)	-2,7	<b>7,05</b>	7,24	7,15
Gesamtkosten pro ASK (CASK; EURct)	-2,8	<b>7,53</b>	7,75	7,47
Geflogene Sitz-Kilometer (Mrd.; RPK)	+1,43	<b>49,27</b>	48,57	50,38
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	-1,39*	<b>83,46</b>	84,85	83,55
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-14,0	<b>147</b>	171	174
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	+6,43	<b>149</b>	140	155

\*) Prozentpunkte

## **PROFIL**

### **Unternehmensstruktur und Geschäftstätigkeit**

Die Gesellschaft ist die Muttergesellschaft der airberlin group. Gegründet in England und Wales hat sie ihren eingetragenen Sitz in Rickmansworth, Vereinigtes Königreich. Die Gesellschaft hat die Rechtsform einer „public limited company“ (PLC) und wird daher von einem „Unitary Board“ geführt. Das Board setzt sich aus Executive und Non-Executive Directors zusammen. Die Zusammensetzung des Board im Geschäftsjahr 2014 ist ab Seite 72, die des Management Board auf Seite 75 und Veränderungen in Board und Management Board während des Geschäftsjahres 2014 sind auf den Seiten 72 bzw. 75 aufgeführt. Der Verwaltungssitz der Gesellschaft befindet sich in Berlin, Deutschland und die Mitglieder des Management Board sind von dort aus tätig.

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

Die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG ist eine nationale und internationale Linienfluggesellschaft und seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA). Die airberlin group beschäftigte 2014 8.440 Mitarbeiter, operierte eine Flotte von 149 Flugzeugen und beförderte 2014 31,7 Millionen Passagiere. airberlin rangiert gemessen an der Anzahl der Fluggäste unter den deutschen Fluggesellschaften auf Platz zwei. Auch in der dichtbesiedelten deutschsprachigen „DACH“-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) nimmt airberlin Rang zwei ein. Auf den Flughäfen Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca ist airberlin der größte Anbieter. Im Europa-Verkehr liegt airberlin gemessen an der Anzahl der Flugreisenden an achter Stelle (Stand jeweils zum 31.12.2014).

*AIRBERLIN IST  
GEMESSEN AN  
DER ANZAHL DER  
FLUGGÄSTE DIE  
ZWEITGRÖSSTE  
DEUTSCHE  
FLUGGESELLSCHAFT*

## **GESCHÄFTSMODELL UND STRATEGIE**

### **Value based Airline**

Die europäische Multi-Hub-Airline airberlin positioniert sich mit einem attraktiven Preis-/Leistungsverhältnis und mit ihrer modernen Flotte, die zu den jüngsten und verbrauchsärmsten unter den internationalen Luftfahrtgesellschaften zählt, als value based Airline auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke.

### **Fokussiertes Produktangebot**

Das Produktangebot und die Kundenansprache werden kontinuierlich entlang der jeweiligen Kundenbedürfnisse und aktuellsten Trends optimiert. airberlin pflegt einen möglichst intensiven Kundenkontakt und nutzt hierfür alle relevanten Vertriebs- und Distributionskanäle. airberlin Flüge können über den Ticketschalter, das Reisebüro oder den Urlaubsveranstalter gebucht werden, von überall mit einem Anruf beim airberlin 24/7-Call-Center, über die service-optimierte airberlin Website oder das Serviceangebot auf Smartphone und Tablet. Auf der mobilen Website mobile.airberlin.com und mit der mobilen airberlin App kann man bis zu zwei Stunden vor Abflug buchen. Die Bordkarte kann auch elektronisch gespeichert werden; das Boarding erfordert dann keinen Papieraufwand mehr.

*KUNDENORIENTIE-  
RUNG STEHT BEI  
AIRBERLIN KLAR IM  
VORDERGRUND*

Am Boden und an Bord werden sowohl auf innerdeutschen als auch auf Langstreckenflügen zahlreiche Serviceangebote als standardisiertes Basisprodukt kostenlos angeboten: e-Services, wie Web Check-in und MMS Check-in, Quick Check-in am Flughafen und Priority Check-in für Premium-Reisende. Snacks und kalte oder warme Getränke gibt es auf allen Strecken kostenfrei. WLAN an Bord und automatisiertes Check-In sind derzeit in Vorbereitung und auf einigen Strecken bereits verfügbar. Weitere Dienstleistungen können beliebig und modular zugekauft und vorbestellt werden, wie zum Beispiel auf der Kurz- und Mittelstrecke verschiedene kalte und warme Gourmet-Menüs in Zusammenarbeit mit dem Restaurant Sansibar auf Sylt. Die Gäste der Langstrecke genießen auf allen Plätzen ein hoch differenziertes Produktangebot, in der Business Class den umfassenden airberlin Premium-Service.

Einen wichtigen Beitrag zur Kundenorientierung und elementarer Bestandteil der Service-Offensive von airberlin im laufenden Geschäftsjahr stellt die kontinuierliche Verbesserung des Kundenservice dar. Die Ressourcen für das Management von Erstattungen nach Flugverspätungen und Verlustmeldungen von Gepäck werden weiter erhöht. Ab 2015 soll die neue airberlin 24/7 Serviceoffensive starten. Ziel ist es, innerhalb von 24 Stunden ein Kurzfeedback auf ein Kundenanliegen zu geben und den jeweiligen Fall innerhalb von 7 Tagen abschließend zu bearbeiten. airberlin plant zudem, in 2015 eine neue Distributionsstrategie zur individuellen Zielgruppenansprache und Ausschöpfung aller Marktsegmente umsetzen.

Das erfolgreiche airberlin Vielfliegerprogramm „topbonus“ arbeitet mit über 20 Partner-Airlines und weiteren rund 100 Partnern zusammen, darunter Hotels, Mietwagengesellschaften, Bewertungsplattformen und natürlich mit der airberlin VISA Card. Im Berichtsjahr nutzten 3,7 Millionen Teilnehmer die exklusiven Vorteile des Programms. Sie sammeln auf Flügen von airberlin, der airberlin Tochtergesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH (NIKI), den Etihad Airways Partnerfluggesellschaften und allen oneworld® Partnern Statusmeilen für zahlreiche exklusive Vorteile. Außerdem erhalten Teilnehmer bei den airberlin Partnern Prämienmeilen, die für weltweite Freiflüge, Business Class Upgrades und in einem umfangreichen Online Prämienshop eingelöst werden können. Über Meilenspenden wurden im letzten Jahr über 100.000 EUR für Hilfsorganisationen generiert. Die topbonus Teilnehmerzahl steigt weltweit mit einer Rate von mehr als 1.000 Teilnehmern pro Tag.

Seit 2012 operiert das Programm als eigenständiges Unternehmen unter dem Namen topbonus Ltd. An dieser Gesellschaft hält ein Mitglied der Etihad Gruppe 70 Prozent und airberlin 30 Prozent.

MIT „AIRBERLIN  
BUSINESS  
BENEFITS“ FÜR  
GESCHÄFTS-  
REISENDE UND  
FIRMENKUNDEN

airberlin weist bei Geschäftsreisen signifikantes Wachstum auf und gewinnt mit der neuen Business Class insbesondere auf der Langstrecke Kunden. Das Geschäftsreise-Segment ist für airberlin von hoher strategischer Bedeutung und wird mit innovativen Lösungen weiter ausgebaut.

Deshalb sollen unter der neuen Marke „airberlin business benefits“ die vielen Vorteile, die airberlin für Unternehmen bietet, besser herausgestellt und gebündelt werden. Gleichzeitig werden Komfort und Service für Geschäftsreisende und Firmenkunden ausgebaut. Unter anderem soll allen Unternehmen das passende Produkt im gewünschten Buchungskanal zur Verfügung stehen.

Unter der neuen Marke bietet airberlin künftig drei verschiedene Benefit-Programme für Unternehmen an:

- ▶ „Business Points“: das bewährte Mittelstandsprogramm, das bereits über 15.000 Unternehmen nutzen;
- ▶ „Business Pro“: das neue Firmenprodukt, das unter anderem die kostenfreie Umbuchung auch im FlyClassic Tarif ermöglicht und auf BestBuy fokussierte Unternehmen zielt; und
- ▶ „Business Prime“: das verbesserte Firmenratenmodell von airberlin. Es bietet noch mehr Möglichkeiten, Flexibilität und attraktivere Flugpreise.

Ständig wachsende Beliebtheit genießt das umfangreiche und individualisierbare airberlin Dienstleistungsangebot insbesondere für den kleinen Mittelstand und Unternehmen (kleinere und mittlere Unternehmen, KMUs). Der Erfolg von airberlin lässt sich am Anstieg der am „business points“ Bonusprogramm (BP) teilnehmenden Firmen ablesen: In den letzten fünf Jahren ist die Anzahl um jahresdurchschnittlich 31 Prozent auf zuletzt 15.092 (2013: 13.606) Unternehmen gewachsen. Angesichts seiner nachgewiesenen Attraktivität wird BP stetig ausgebaut. BP-Mitglieder können schon seit 2013 auf ausgewählten Flügen mit American Airlines, Etihad Airways, Air Serbia und Virgin Australia, Darwin Airline – und seit März 2015 – Air Bulgaria Punkte sammeln und Upgrades gegen Punkte einlösen. Aufgrund der großen Bedeutung des KMU-Marktes für airberlin wird BP weiter ausgebaut und verbessert. airberlin hat die Betreuung der durch ein eigenes TeleSales-Team im Berichtsjahr weiter ausgebaut und durch einen externen B2B Dienstleister für KMUs auch im wichtigen österreichischen Markt eingeführt.

Alle Informationen zu „airberlin business benefits“ und den darunter subsummierten Förderprogrammen für Unternehmen sind auf der Website [www.airberlin.com/businessbenefits](http://www.airberlin.com/businessbenefits) zusammengefasst. Um Firmenkunden auch im Web künftig das erweiterte Angebot mit noch mehr Funktionalitäten anbieten zu können, werden darüber hinaus neue technische Lösungen entwickelt. Gleichzeitig bleibt die Fluggesellschaft aber auch in Zukunft enger Partner der Firmenreisebüros und Travel Management Dienstleister sowie der Anbieter von Online Booking Systemen.

*UMFANGREICHES  
UND HOCHGRADIG  
INDIVIDUALISIERBARES  
DIENSTLEISTUNGS-  
ANGEBOT FÜR KMUS*

### Neues Tarifkonzept

Nach eingehender Marktanalyse wird airberlin ab dem 5. Mai 2015 ihr Tarifkonzept für die Kurz- und Mittelstrecke erweitern und ihr Angebot noch spezifischer auf die Wünsche und Bedürfnisse der Fluggäste fokussieren. Neu und schon eingeführt ist insbesondere der attraktive und in hoher Verfügbarkeit angebotene oneway-Tarif „JustFly“ zu stark vergünstigten Preisen, beginnend ab 44 Euro. Zusatzleistungen können bei JustFly zugebucht werden. Auch für Geschäftsreisende hält airberlin ein besonderes Servicepaket bereit: Neben der größtmöglichen Flexibilität beim Buchen des Tickets zeichnet sich der Tarif „FlyFlex+“ durch hohen Komfort und zeiteffektiven Service aus, den gerade Geschäftsreisende zu schätzen wissen. Dazu gehört auch der Zugang zu Lounges und exklusiven Wartebereichen. Damit beinhaltet das Tarifkonzept von airberlin zukünftig vier Tarife: JustFly, FlyDeal, FlyClassic und FlyFlex+.

### Enge internationale Zusammenarbeit

airberlin bietet beste Voraussetzungen für Partnerschaften und pflegt mit zahlreichen globalen Fluggesellschaften eine enge Zusammenarbeit und baut diese mit weiteren Gesellschaften systematisch weiter aus. Die enge strategische Partnerschaft mit Etihad Airways, die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen **oneworld**®-Allianz und Codeshare-Vereinbarungen mit 20 Fluggesellschaften eröffnen den Fluggästen ein weltweites Netzwerk mit sehr kurzen Zugangswegen.

AIRBERLIN ARBEI-  
TET ENG MIT 20  
PARTNER-AIRLINES  
ZUSAMMEN

Ende 2014 gab es Partnerschaften mit Etihad Airways, mit den US-amerikanischen Fluggesellschaften American Airlines und US Airways, Alitalia, der spanischen Iberia, der russischen S7 Airlines, der Finnair, mit British Airways, Air Serbia, der nationalen Fluggesellschaft der Republik Serbien, Virgin Australia, Air Seychelles, Pegasus Airlines, der größten privaten Fluglinie der Türkei, sowie der lettischen Air Baltic, Royal Jordanien, Japan Airlines, Bulgaria Air, der thailändischen Bangkok Airways, der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas, Hainan Airlines, der italienische Meridiana Fly und der schweizerischen Regionalairline Darwin Airline.

Die **oneworld**-Allianz hat im Berichtsjahr drei weitere Mitglieder aufgenommen und damit ihr schnelles Wachstum fortgesetzt.

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

Die Codeshare-Flüge von airberlin und Alitalia umfassen mehr als 400 wöchentliche Nonstop-Flüge zwischen Italien und Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit den optimierten Flugverbindungen von und nach Berlin, Düsseldorf, Mailand-Linate und Rom bietet airberlin mehr Komfort für seine Fluggäste. Gegenseitige Vielfliegerabkommen ergänzen die Zusammenarbeit mit Alitalia.

Auf der Langstrecke stellen im Transatlantikverkehr die Partnerschaft mit American Airlines und im Verkehr mit dem Mittleren Osten, Asien und Australien die strategische Zusammenarbeit mit Etihad Airways die Schwerpunkte dar. Gleichzeitig profitieren die Kurz- und Mittelstreckenverbindungen durch Zubringerdienste von und zu den Hubs der airberlin und ihrer jeweiligen Partner. Damit sollen auf diesen Strecken eine nachhaltig hohe Auslastung bei verminderten saisonalen Schwankungen sichergestellt werden.

### **Strategische Zusammenarbeit mit Etihad Airways**

Die Partnerschaft von airberlin und Etihad Airways kombiniert die komplementären Streckennetze beider Airlines in idealer Weise, optimiert das Flugangebot für die Passagiere beider Gesellschaften und schafft starkes Wachstum. Insgesamt begrüßten die beiden Airlines 2014 über 600.000 Fluggäste. 2013 wurden 560.000 und 2012 323.000 Fluggäste befördert.

Das gemeinsame Streckennetz ist weiter fokussiert worden und umfasste 2014 213 Destinationen in 81 Ländern (2013: 228 Destinationen in 84 Ländern), das Portfolio umfasste 2014 weltweit 87 Codeshare-Strecken (2013: 100). airberlin Fluggäste profitieren insbesondere von den zahlreichen Umsteigemöglichkeiten des Etihad Airways-Hub Abu Dhabi in Richtung Asien und Australien. Umgekehrt gewinnen die Fluggäste von Etihad Airways Zugang zum dicht geknüpften europäischen Netz von airberlin.

airberlin fliegt täglich von Düsseldorf, Stuttgart und Wien sowie zweimal täglich von Berlin nach Abu Dhabi. Über fünf deutsche Drehkreuze können europäische Fluggäste insgesamt 70 wöchentliche Codeshare-Flüge nach und von Abu Dhabi nutzen (Stand März 2015).

*DIREKTE  
ANBINDUNG ZUM  
ETHAD AIRWAYS-  
HUB ABU DHABI*

### **Globale Allianz oneworld**

airberlin ist seit 2012 Mitglied der globalen Allianz **oneworld**. Auch NIKI ist angeschlossenes Mitglied („Affiliate“). Unter **oneworld** haben sich zahlreiche namhafte internationale Luftverkehrsgesellschaften zusammengeschlossen: American Airlines, US Airways, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, TAM, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7 Airlines und SriLankan Airlines sowie zahlreiche weitere angeschlossene Mitglieder, u. a. American Eagle, Dragonair, LAN Argentina, LAN Colombia, LAN Ecuador, LAN Express und LAN Peru.

*MIT AIRBERLIN UND  
ONEWORLD ZU FAST  
1.000 REISEZIELEN  
IN 152 LÄNDERN*

Durch die Mitgliedschaft haben sich die Angebote für die Fluggäste von airberlin erheblich erweitert: Auf 241 gemeinsamen Codeshare-Strecken und mit fast 6.500 Codeshare-Flügen wöchentlich bietet airberlin ihren Fluggästen ein erstklassiges, komfortables und weltumspannendes Streckennetz an. airberlins Fluggäste verfügen mit **oneworld** über Zugangsmöglichkeiten zu 996 Reisezielen in 155 Ländern. Allein in den USA, einem der wichtigsten Luftverkehrsmärkte, fliegt airberlin im Codeshare mit American Airlines zu 57 Zielen. 2014 nutzten mehr als 657.000 Fluggäste Codeshare-Flüge von airberlin und ihren **oneworld** Partnern. Dies unterstreicht die Bedeutung der Mitgliedschaft in **oneworld** in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld.

### **„Turbine“ abgeschlossen, Folgeprogramm in der Umsetzung**

Das Effizienzsteigerungsprogramm Turbine wurde im Geschäftsjahr 2014 vollständig umgesetzt. Damit konnten die insgesamt angekündigten positiven Ergebniseffekte in Höhe von 400 Mio. EUR erzielt werden. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2014 hat sich jedoch gezeigt, dass der Druck auf die Durchschnittserlöse angesichts des intensiven Wettbewerbs weiter zugenommen hat. Daher hat sich trotz der mit dem Restrukturierungsprogramm Turbine erzielten Kostensenkungen und Performanceverbesserungen zusätzlicher Handlungsbedarf aufgebaut.

Beginnend mit dem zweiten Quartal 2014 wurde daher ein umfassendes Restrukturierungsprogramm für die airberlin group konzipiert. Es zielt darauf ab, die Plattformen der airberlin group – airberlin, NIKI, belair und LGW – sowie die drei Geschäftssegmente Europaverkehr, Touristik und Langstrecke effizienter und damit nachhaltig wettbewerbsfähig zu machen. Insbesondere sollen die Plattformen mit Unterstützung durch neueste Technologien in die Lage versetzt werden, Yield und Auslastung der Flüge optimal zu gestalten. Dieses wird durch eine Straffung und Fokussierung des angebotenen Netzes weiter unterstützt.

Das neue Restrukturierungsprogramm wird in einem mehrstufigen Prozess in den Geschäftsjahren 2014 bis 2016 umgesetzt. Wichtige Elemente wurden bereits im Berichtsjahr implementiert. Hierzu gehören die Optimierung und Fokussierung des Streckennetzes sowie ein neues, IT-gestütztes Revenue-Management-System. Verlustquellen wurden hierdurch eliminiert und Saisonalitätseffekte vermindert.

Unabhängig von der Unterstützung durch neueste Technologien kann die Bedeutung eines angemessenen Umgangs mit unseren Gästen nicht genug betont werden. Deshalb werden auch zukünftig alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kontakten zu Kunden und insbesondere die Flugbegleiter perfekte Gastgeber sein und ihren Fluggästen einen Service mit Herz bieten.



Hauptgeschäftsmodell auf der Kurz- und Mittelstrecke des Europageschäfts sind der „Point-to-Point-Verkehr“ zwischen den zehn Kernmärkten in der DACH-Region und Italien sowie auf Palma de Mallorca sowie Direktverbindungen zu wichtigen europäischen Städten und in die mediterrane Region. Zusätzlich wird die führende Position der airberlin group auch im Tourismusgeschäft weiter ausgebaut. Mit einem Umsatzanteil von 65 Prozent in der DACH-Region und Kooperationen mit über 100 Reiseveranstaltern positioniert sich airberlin heute schon als starker Player. Ab Mai 2015 wird airberlin zusätzlich einen Veranstalter-, Kunden- und Reisebürobeirat einführen, die eine noch effizientere Zusammenarbeit ermöglichen sollen.

Auf der Langstrecke werden die Wachstumspotenziale konsequent gehoben. Als Langstrecken hubs fungieren in der airberlin group die Drehkreuze Berlin und Düsseldorf, wobei Berlin als größte Basis von zentraler Bedeutung bleiben wird. Insbesondere von diesen Hubs aus kann sich airberlin mit seinen Partnern Etihad Airways in der asiatischen Hemisphäre und American Airlines in Nordamerika hervorragend positionieren. Die beiden Hubs verfügen zudem in ihrer jeweiligen Region über eine hohe Bevölkerungskonzentration und damit über ein starkes regionales Verkehrsaufkommen, das sie ideal mit dem Kurz- und Mittelstreckenangebot der airberlin group verknüpft.

Weitere Schritte des Programms umfassen:

- ▶ die Überprüfung der Managementstrukturen und -prozesse hinsichtlich Mehrwert und Steuerungsqualität,
- ▶ zusätzliche Verbesserungen der Netzplanung und des Revenue-Management,
- ▶ die Neuausrichtung verschiedener Vertriebskanäle,
- ▶ die Optimierung der Marktsegmentierung,
- ▶ Maßnahmen zur Erhöhung der Marktanteile durch eine engere Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Partner-Airlines insbesondere in strategischen Zielmärkten und den Drehkreuzen der airberlin,
- ▶ neue Partnerschaften und
- ▶ den Rückzug aus nicht-strategischen Märkten.

Hinsichtlich der Flotte und ihrer Besatzungen wurden der Philosophie des Streckennetzes folgend ebenfalls Fokussierungen und Kapazitätsoptimierungen vorgenommen bzw. sind in der Umsetzung. Flugzeug- und Crew-Rotationen wurden vereinfacht, die Anzahl der Crew-Stationen 2014 von fünfzehn auf zehn reduziert. Die airberlin Flotte wird mit Ausnahme der Q400 Turboprops und Boeing Maschinen im Wet Lease voraussichtlich bis Ende 2016 auf eine einheitliche Familie aus Airbus Maschinen sowohl auf Kurz-, Mittel- und Langstrecke ausgerichtet. Erste wichtige Schritte in diese Richtung wurden schon im Berichtsjahr verwirklicht. So konnte mit Boeing eine Einigung erzielt werden hinsichtlich der Aufhebung eines Orderpakets von 15 Flugzeugen vom Typ 787 und 18 vom Typ 737 zu einem Listenpreis von rund fünf Milliarden USD. Der Anteil der Boeing Maschinen an der airberlin Flotte wurde 2014 um drei Maschinen auf 43 zurückgefahren, derjenige der Airbus-Familie

von 77 auf 84 erhöht. Diese Maßnahmen haben insgesamt das Ziel, deutliche Synergieeffekte zu generieren, den Kapitalaufwand zu reduzieren und die Bilanzstruktur zu verbessern.

### **Safety und Security Management**

Für eine Fluggesellschaft genießt die Sicherheit am Boden und in der Luft absolute Priorität. In allen Bereichen, insbesondere in den operativen wie Technik, Kabine, Flug- und Bodenbetrieb, wird Sicherheit täglich von jedem einzelnen Mitarbeiter gelebt. Um Risiken frühzeitig identifizieren zu können, sind Prozesse zur Identifizierung von potentiellen Gefahren und Ereignissen definiert, welche innerhalb eines Risiko-Management-Systems ausgewertet und analysiert werden. Somit kann Abhilfe geschaffen werden bevor es zu einem schwerwiegenden Vorfall kommen könnte.

Die sich ständig ändernde globale Sicherheitslage und aktuelle politische Entwicklungen erfordern stete Anpassungen im Security-Bereich, um die Sicherheit des Flugbetriebes, der Kunden und Mitarbeiter darstellen zu können. Die Herausforderungen zur Gewährleistung von Sicherheit im internationalen Luftverkehr haben sich in den letzten Jahren zunehmend verschärft, die Liste der Konfliktgebiete ist deutlich länger geworden. Weiterhin besteht die weltweite Bedrohung durch terroristische Anschläge auf den zivilen Luftverkehr. All dies erfordert einen wachsenden Katalog an umfassenden Sicherheitsmaßnahmen.

Das Security Management der airberlin group greift auf ein internationales Netzwerk von Sicherheitsbehörden, Partner-Airlines sowie privaten Sicherheitsunternehmen zurück, um die weltweite Gefahrenlage sowie deren Entwicklung zu überwachen. Durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen vor Ort werden die Destinationen, die von der airberlin group angeflogenen Standorte und die Eigensicherungsmaßnahmen validiert. Die Luftsicherheitsmaßnahmen der airberlin group erfüllen die strengen nationalen sowie internationalen Anforderungen an Luftfahrtunternehmen und werden darüber hinaus durch regelmäßige Quality Audits und IATA Operational Safety Audits (IOSA Audits) überprüft und bestätigt.

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

## **Revenue Management**

Die organisatorische Steuerung der airberlin group ist wachstums- und wertorientiert. Daher stehen die Durchschnittserlöse („Yield“) aus Flugumsatz und weiteren Dienstleistungen rund ums Fliegen pro Passagier klar im Vordergrund der operativen Steuerung. airberlin betreibt zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse ein ausgereiftes Revenue und Yield Management System, das im Rahmen des laufenden Restrukturierungsprogramms mit der Einführung modernster IT-Unterstützung im Berichtsjahr wesentlich verbessert wurde.

Weitere operative Steuergrößen sind die Umsätze pro ASK (RASK), die Kosten pro ASK (CASK) sowie die Flotten- bzw. Flugzeugauslastung gemessen als Verhältnis der zurückgelegten Passagierkilometer (RPK) und der verfügbaren Sitzplatzkilometer (ASK).

Zentrale ergebnisorientierte operative Steuergröße ist die Ertragsgröße EBITDAR (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent), also der Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragssteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge. EBITDAR wird in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten generell als die allgemein vergleichbare operative Erfolgskennziffer anerkannt und verwendet.

## **RAHMENBEDINGUNGEN**

### **Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2014**

Nach einem noch positiven Jahresauftakt hat die Weltwirtschaft im weiteren Verlauf deutlich an Dynamik verloren. Die wesentlichen Ursachen waren – neben der gesamtwirtschaftlichen Abkühlung in China – zunehmende geopolitische Spannungen in Osteuropa und im Nahen Osten. So wirkten sich vor allem die Ukraine-Krise und in deren Folge die internationale Sanktionspolitik gegenüber Russland negativ auf den Handel mit Russland und auf die russische Wirtschaft aus. Die negativen Auswirkungen der Ukraine-Krise auf die Weltwirtschaft haben sich bis zuletzt eher noch weiter verschärft. Sie trafen die Luftfahrtindustrie und damit auch airberlin 2014 gleich mehrfach direkt. Denn sie führten zu deutlichen Verkehrsrückgängen in die betreffenden Regionen und zu höheren Kosten, da Krisengebiete wie die Ukraine aus Sicherheitsgründen weiträumig umflogen werden müssen. So musste airberlin ab Juli 2014 Einbrüche auf den Strecken von und nach Russland sowie im Israelverkehr hinnehmen. Auch hieran hat sich bisher nichts geändert.

Insgesamt hat das reale Weltwirtschaftswachstum 2014 mit einem Anstieg um 3,3 Prozent das 2013er Niveau erreicht. Rückläufigen Zuwachsraten in den Schwellenländern, allen voran China, standen robuste Binnenmärkte gegenüber, vornehmlich in den USA und Großbritannien. Die Länder der Eurozone konnten 2014 wieder ein leichtes Wachstum von 0,8 Prozent erzielen, nachdem im Vorjahr noch ein Rückgang von –0,5 Prozent zu verzeichnen war. Die deutsche Wirtschaft hat dabei, getragen von einer guten Binnennachfrage, mit einem Zuwachs um 1,5 Prozent deutlich überdurchschnittlich abgeschnitten. Der von rezessiven Tendenzen besonders betroffene südeuropäische Raum

hat im Zuge der langsam greifenden Reformmaßnahmen leicht aufgeholt, insbesondere die wichtigen Länder Spanien und Italien weisen spürbare Verbesserungstendenzen auf. Spanien konnte mit einem Wirtschaftswachstum von 1,4 Prozent die Rezession verlassen, in Italien hat sich der Konjunkturrückgang von -1,9 auf -1,4 Prozent verringert.

### **Die Luftfahrtbranche im Geschäftsjahr 2014**

Laut IATA, dem internationalen Verband der Luftverkehrsgesellschaften, ist die Nachfrage im Personenflugverkehr 2014 weltweit um 5,9 Prozent gestiegen. Damit hat sich der Trend gegenüber dem Vorjahr (5,2 Prozent) leicht beschleunigt. Auch gegenüber dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre (5,6 Prozent) stellt dies eine Verbesserung dar. Der internationale Verkehr legte mit einem Plus von 6,1 Prozent stärker zu als die Nachfrage nach Inlandsflügen (5,4 Prozent). Die IATA misst die Nachfrage anhand der von ihren Mitgliedsgesellschaften geflogenen Passagierkilometer (RPK). Die anhand der angebotenen Sitzkilometer (ASK) gemessene Kapazität nahm 2014 um 5,6 Prozent zu, die Auslastung ging entsprechend leicht um 0,1 Prozentpunkte auf 79,2 Prozent zurück. Insgesamt verbuchten die Airlines der IATA im Jahr 2014 mit 3,3 Milliarden Fluggästen einen neuen Rekord. Gegenüber 2013 ist das ein Anstieg um 170 Mio. Personen.

Wie schon in den Vorjahren war die Entwicklung regional zwar wieder unterschiedlich, allerdings wurden überall Zuwachsraten erzielt. Leicht schwächer als im globalen Durchschnitt wuchs der Luftverkehr im asiatisch-pazifischen Raum (5,8 Prozent), wobei sich der Trend im Jahresverlauf deutlich abflachte. Bei einer Kapazitätsausweitung um 7,0 Prozent ist die Auslastung überdurchschnittlich um 1,1 Prozentpunkte auf 76,9 Prozent gefallen. In Europa stieg die Nachfrage nach internationalen Destinationen um 5,7 Prozent. Damit wurde in Europa ein dreijähriger Trend mit fallenden Zuwachsraten beendet, der Anstieg des Jahres 2011 (9,5 Prozent) allerdings bei weitem noch nicht erreicht. Die Auslastung konnte bei einem Kapazitätsanstieg von 5,2 Prozent um 0,6 Punkte auf 81,6 Prozent ausgeweitet werden. In Nordamerika liegt der Nachfrageanstieg mit 3,1 Prozent deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt. Mit einem Plus von 4,6 Prozent bei der Kapazität ging die Auslastung um 1,1 Punkte auf 81,7 Prozent zurück. Dennoch ist dies mit knappem Vorsprung vor Europa der Spitzenwert unter den Regionen. Einmal mehr weist der Mittlere Osten mit 13,0 Prozent die höchste Zuwachsrate bei der Nachfrage auf. Trotz einer starken Kapazitätsausweitung um 11,9 Prozent ist die Auslastung um 0,8 Punkte auf 78,1 Prozent gestiegen. Die Carrier Lateinamerikas können im Jahr 2014 auf einen Nachfrageanstieg um 5,8 Prozent zurückschauen. Bei einer um 4,7 Prozent erhöhten Kapazität stieg die Auslastung um 0,8 Punkte auf 80,0 Prozent. Afrika weist mit 0,9 Prozent den schwächsten Anstieg der Nachfrage auf. Die Kapazität wurde um 3,0 Prozent erhöht, die Auslastung fiel um 1,5 Punkte auf 67,5 Prozent.

Die Statistik des Flughafenverbands Airports Council International Europe (ACI Europe) weist beim Passagieraufkommen der europäischen Flughäfen für das Jahr 2014 mit 5,4 Prozent eine deutlich höhere Zunahme als im Vorjahr (2,8 Prozent) auf. Insbesondere die Europäische Union verzeichnet eine spürbare Belebung: Nach einem Plus von nur einem Prozent im Vorjahr stieg das Passagieraufkommen 2014 um 4,9 Prozent. Damit wurde eine mehrjährige Stagnationsphase beendet. Außerhalb der EU betrug das Wachstum des europäischen Passagieraufkommens 7,3 Prozent, unter anderem erneut getragen vom kräftigen Wachstum in der Türkei.

In Deutschland erzielten die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zusammengeschlossenen Flughafenbetreiber insgesamt einen gegenüber dem Vorjahr beschleunigten Zuwachs bei der Zahl der Fluggäste. Mit 207,9 Millionen Passagieren wurde die Vorjahreszahl um 3,0 Prozent übertroffen. 2013 war noch ein schwaches Wachstum von 0,7 Prozent verzeichnet worden. Das Wachstum 2014 wurde vor allem vom Europaverkehr (3,1 Prozent) und den Interkontinentalstrecken (5,6 Prozent) getragen. Die innerdeutschen Flugstrecken verzeichneten hingegen, dem Trend der letzten Jahre folgend, nur eine schwache Zunahme um 0,8 Prozent.

## **OPERATIVE ENTWICKLUNG**

### **Streckennetz und Flotte**

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Streckennetz und Flotte weiter optimiert. Der Aufbau einer vereinheitlichten Flotte im Kurz- und Mittelstreckenbereich machte Fortschritte: Die Anzahl der Boeing-Maschinen wurde von 46 auf 43 zurückgeführt, die aus der Airbus-Familie nahm von 77 auf 84 zu. Insgesamt wurde die Anzahl der Flugzeuge innerhalb der airberlin group im Berichtsjahr um neun auf 149 Flugzeuge aufgestockt. Dies ist im Wesentlichen auf erhöhte Frequenzen auf attraktiven Destinationen innerhalb der DACH-Region zurückzuführen. Mit Beginn des Winterflugplans 2014/2015 hat der strategische Fokus des airberlin Streckennetzes einen weiteren Zuwachs erhalten: Durch die Zusammenarbeit mit Alitalia und ein mit ihr abgeschlossenes Codeshareabkommen hat der italienische Markt für airberlin noch einmal deutlich an Bedeutung gewonnen. Zusammen mit Alitalia werden seither 412 wöchentliche Nonstop-Flüge zwischen Italien, Deutschland, Österreich und der Schweiz angeboten und der Zugang zum attraktiven Flughafen Mailand-Linate wurde erschlossen.

Mit der steigenden Zahl der Flugzeuge ging ein Anstieg der Kapazität einher: Die Anzahl der Sitzplätze legte 2014 um 2,5 Prozent auf 39.849.889 nach 38.893.557 im Vorjahr zu und die angebotenen Sitzkilometer (ASK) wurden um 3,1 Prozent auf 59,0 Mrd. nach 57,3 Mrd. ausgeweitet. Die Anzahl der Flüge wurde im Berichtsjahr um 2,1 Prozent auf 236.790 nach 231.836 im Vorjahr erhöht. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Berichtsjahr um 0,6 Prozent länger als im Vorjahreszeitraum, die Flugstunden nahmen um 2,0 Prozent auf 432.695 nach 424.296 zu.

*STRATEGISCHE  
FLOTTEN-  
VEREINHEIT-  
LICHUNG MACHT  
FORTSCHRITTE*

ERNEUT KRÄFTIGER  
ANSTIEG DER  
CODESHARE-FLÜGE

### Passagieraufkommen und Yields

Die Bedeutung der Codeshares mit Partnerairlines hat weiter zugenommen, airberlin betreibt inzwischen ein dichtes Netz gemeinsamer Flugnummern mit zahlreichen Fluggesellschaften. Insbesondere bewirkten auch im Berichtsjahr wieder die Codeshares aus der Partnerschaft mit Etihad Airways eine sehr kräftige Zunahme der Passagierzahlen. Diese Entwicklung hat sich 2014 – wie schon im Vorjahr – fortgesetzt. Nach 485.664 Fluggästen im Geschäftsjahr 2013 wurden 2014 520.411 Passagiere über Codeshares mit Etihad Airways gewonnen. Die Partnerschaft mit der globalen **oneworld** Allianz entwickelte sich ebenfalls positiv. Hier sind die Codeshares auf 897.545 nach 889.361 gestiegen. Insgesamt stieg die Anzahl der Gäste, die mit airberlin und einem unserer **oneworld** Partner geflogen sind, im Berichtsjahr um 6,4 Prozent auf 1.787.319 nach 1.680.679 im Vorjahr.

AUSLASTUNG AUF  
HOHEM NIVEAU

Das Passagieraufkommen (PAX) hat im Geschäftsjahr 2014 leicht um 0,6 Prozent auf 31.716.202 nach 31.535.867 im Vorjahr zugenommen. Die verkauften Sitzplatzkilometer (RPK) verbuchten mit einem Plus von 1,4 Prozent auf 49,3 Mrd. nach 48,6 Mrd. eine etwas stärkere Steigerung. Die Auslastung ging gemessen am Sitzladefaktor (RPK/ASK) leicht um 1,3 Prozentpunkte auf 83,5 Prozent zurück. Sie lag damit nur wenig unter dem historischen Spitzenwert des Jahres 2013 von 84,8 Prozent.

Die Yields weisen im Geschäftsjahr 2014 insgesamt noch einen leichten Rückgang auf. Während die ersten drei Quartale 2014 im Vergleich zum Vorjahr beim Flugumsatz pro PAX (inklusive Steuern und Sicherheitsgebühren) noch einen Rückgang um 2,1 Prozent aufwiesen, konnte, durch die erfolgreiche Restrukturierung des Netzwerks, im vierten Quartal 2014 bereits eine Ausweitung um 4,0 Prozent erzielt werden. Der Flugumsatz pro PAX (inklusive Steuern und Sicherheitsgebühren) sank im Berichtsjahr insgesamt um 0,8 Prozent auf 120,1 EUR nach 121,0 EUR im Vorjahr. Der Gesamtumsatz pro PAX war mit -0,2 Prozent (131,2 EUR nach 131,5 EUR in 2013) nahezu unverändert. Der Gesamtumsatz pro ASK fiel mit 7,05 EURct nach 7,24 EURct um 2,7 Prozent niedriger aus. Der Gesamtumsatz pro RPK weist mit -1,1 Prozent einen geringeren Rückgang auf (8,44 EURct nach 8,54 EURct in 2013).

Ohne den Aufwand für Treibstoff wurden die Aufwendungen pro ASK auf dem EBIT-Level (vor sonstigen operativen Erträgen) im Berichtsjahr um 1,7 Prozent auf 5,79 EURct nach 5,89 EURct im Vorjahr zurückgeführt. Inklusive Treibstoffaufwand waren die Aufwendungen pro ASK um 2,8 Prozent niedriger (7,53 EURct nach 7,75 EURct in 2013). Der Treibstoffaufwand pro ASK war im Berichtsjahr mit 1,74 EURct nach 1,86 EURct im Vorjahr um 6,5 Prozent niedriger.

## Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	+/- %	2014	2013
Flugzeuge (operative Flotte)	+6,4	<b>149</b>	140
Flüge	+2,1	<b>236.790</b>	231.836
Destinationen	-14,0	<b>147</b>	171
Sitzplatzkapazität (Tsd.)	+2,5	<b>39.850</b>	38.894
Fluggäste (Tsd.; PAX)	+0,6	<b>31.716</b>	31.536
Ladefaktor ( Prozent; RPK/ASK)	+1,3 %-Punkte	<b>83,5</b>	84,8
Angebote Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	+3,1	<b>59,03</b>	57,25
Verkaufte Sitz-Kilometer (Mrd.; RPK)	+1,4	<b>49,27</b>	48,57
Zahl der Blockstunden	+1,9	<b>494.587</b>	485.604
Durchschnittliche Streckenlänge (km)	+0,6	<b>1.481</b>	1.472

Mit einem Durchschnittsalter von 6,6 Jahren gehört die Flotte der airberlin group auch weiterhin weltweit zu den jüngsten. Entsprechend fliegt sie auch mit einer vergleichsweise sehr hohen Effizienz was den Treibstoffverbrauch anbelangt.

## Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl Ende	
	2014	2013
A319	<b>9</b>	8
A320	<b>44</b>	39
A321	<b>17</b>	16
A330-200	<b>14</b>	14
B737-700	<b>9</b>	11
B737-800	<b>34</b>	35
Q400	<b>16</b>	10
Embraer E 190	<b>6</b>	7
<b>Gesamt</b>	<b>149</b>	140

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

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

Die Konzernbilanz zum Stichtag 31. Dezember 2014 hat sich gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag nur geringfügig verkürzt (1.863,6 Mio. EUR nach 1.885,5 Mio. EUR), strukturell ergeben sich hingegen insbesondere bei den Aktiva deutliche Verschiebungen. Dies resultiert wesentlich aus einer Umbuchung von zehn zum Verkauf stehenden Flugzeugen aus den langfristigen in die kurzfristigen Vermögensgegenstände in Höhe von 142,8 Mio. EUR (nach Wertberichtigungen in Höhe von 25,2 Mio. EUR im Zusammenhang mit IFRS 5 bei sieben der zehn Flugzeuge und sonstigen Wertminderungen). Insgesamt weisen die Sachanlagen nach Regelabschreibungen und im Berichtsjahr vorgenommenen Verkäufen von zwei Flugzeugen einen Rückgang um 39 Prozent auf 302,2 Mio. EUR und die langfristigen Vermögenswerte einen solchen um 21,8 Prozent auf 869,7 Mio. EUR auf. Die kurzfristigen Aktiva sind entsprechend deutlich um 28,5 Prozent auf 993,9 Mio. EUR gestiegen. Die Bankguthaben und Kassenbestände betragen zum Ende des Berichtsjahres 259,2 Mio. EUR nach 223,1 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2013.

Das Konzern-Eigenkapital hat sich aufgrund der unbefriedigenden Ertragslage sowie im Zuge der für das laufende Restrukturierungsprogramm angefallenen Einmalbelastungen und im Eigenkapital zu erfassenden Verlusten aus Sicherungsgeschäften zurückgebildet. Nach –186,1 Mio. EUR zum Ende des Geschäftsjahres 2013 betrug es am 31. Dezember des Berichtsjahres –415,6 Mio. EUR. Darin enthalten sind 309,4 Mio. EUR als Eigenkapital klassifiziertes Hybridkapital aus den 2014 in drei Tranchen an Etihad Airways ausgegebenen und von der Gesellschaft garantierten nachrangigen Wandschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR („subordinated perpetual bonds“). Die Stichtagsbewertung des Eigenkapitals nach IFRS stellt eine Momentaufnahme dar. Sie hat keinerlei Auswirkungen auf den Betrieb der airberlin group. Mit den vorhandenen Cash-Beständen sind der laufende Betrieb, die weitere Umsetzung des Restrukturierungsprogramms und notwendige Investitionen ausreichend abgesichert. Entsprechend des IFRS-Regelwerks ist der Status der airberlin group als „Going Concern“ und damit deren Fortführung gesichert. Auf dieser Basis erkennt das Board of Directors auch keinen Bedarf zur Neubewertung von Beteiligungen der Gesellschaft an ihren operativen und sonstigen Tochtergesellschaften.

Die langfristigen Verpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2013 um 10,5 Prozent auf 797,1 Mio. EUR nach 890,7 Mio. EUR zurückgegangen. Der Rückgang korrespondiert mit der Umbuchung auf der Aktivseite: Die den zum Verkauf vorgesehenen Flugzeugen zuzurechnenden langfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen wurden kurzfristig gestellt, entsprechend stieg diese Position in den kurzfristigen Finanzschulden. Die sonstigen langfristigen Finanzschulden stiegen von 605,3 Mio. EUR auf 640,0 Mio. EUR. Insgesamt bildeten sich die langfristigen Verpflichtungen um 93,6 Mio. EUR auf 797,1 Mio. EUR zurück. Innerhalb der kurzfristigen Verpflichtungen sind die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen von 76,9 Mio. EUR auf 109,8 Mio. EUR gestiegen, die anderen kurzfristigen Finanzschulden von 158,5 Mio. EUR auf 223,7 Mio. EUR. Letztere stellen im Wesentlichen den kurzfristigen Anteil der ausstehenden Anleihen dar. Insgesamt stiegen die



kurzfristigen Verpflichtungen auf 1.482,0 Mio. EUR nach 1.180,8 Mio. EUR. Die Summe der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ausgenommen derjenigen aus Flugzeugfinanzierungen ist zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres auf 863,7 Mio. EUR nach 763,8 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Die erhaltenen Anzahlungen sind als Folge der auf Yield-Optimierung umgestellten Umsatzsteuerung von 428,9 Mio. EUR auf 396,4 Mio. EUR zurückgegangen, da im Zuge der neuen Steuerung bewusst Sitzplätze für lukrative Spätbucher vorgehalten werden. Die gesamten kurzfristigen Verbindlichkeiten lagen zum Geschäftsjahresende 2014 mit 1.482,0 Mio. EUR um 301,2 Mio. EUR über denen zum Bilanzstichtag 2013 (1.180,8 Mio. EUR). Die Nettoverschuldung ist im Geschäftsjahr 2014 um 8,3 Mio. EUR auf 804,3 Mio. EUR nach 796,0 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen.

Der operative Cashflow des Geschäftsjahres 2014 beträgt –263,4 Mio. EUR nach –96,9 Mio. EUR im Vorjahr bei Abschreibungen von 97,1 Mio. EUR (inklusive der angesprochenen Impairment-Verluste) im Berichtsjahr bzw. 85,2 Mio. EUR im Vorjahr und einem Nettoergebnis von –376,7 Mio. EUR nach –315,5 Mio. EUR im Vorjahr.

Zu den sonstigen gegenüber dem Vorjahr wesentlichen Veränderungen bei der Herleitung des operativen Cashflows aus dem Periodenergebnis zählen die höheren Rückstellungen im Zusammenhang mit dem laufenden Restrukturierungsprogramm. In hohem Maße hat der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten von insgesamt –67,8 Mio. EUR den operativen Cashflow 2014 geschmälert. Im Vorjahr waren hieraus noch 74,2 Mio. zugeflossen. Entsprechendes gilt für die Nettozahlungsströme aus Positionen des Net Working Capital (Zunahme/Abnahme von Vorräten und Verbindlichkeiten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Sie beliefen sich zum Ende des Berichtsjahres auf –37,1 Mio. EUR nach 10,8 Mio. EUR im Vorjahr. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt 83,8 Mio. EUR (Vorjahr: 74,1 Mio. EUR) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit –347,2 Mio. EUR nach –171,1 EUR im Vorjahr.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug im Berichtsjahr 36,4 Mio. EUR nach 160,0 Mio. EUR im Vorjahr. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Mittelzuflüsse aus Flugzeugverkäufen zurückzuführen, die von 198,3 Mio. EUR auf 68,0 Mio. EUR zurückgingen. Dem stand ein Anstieg der Abflüsse zum Erwerb von Anlagegütern auf –62,6 Mio. EUR nach –32,2 Mio. EUR gegenüber aufgrund der Übernahme zweier zuvor geleaster Flugzeuge. Der positive Swing von 35,2 Mio. EUR auf 30,9 Mio. EUR nach –4,3 Mio. EUR im Vorjahr bei den geleisteten Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte erklärt sich wesentlich aus der Rückzahlung von Anzahlungen auf die im Jahresverlauf 2014 stornierte Bestellung von Boeing Flugzeugen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beträgt im Berichtsjahr 335,0 Mio. EUR nach –92,1 Mio. EUR im Vorjahr. Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 449,9 Mio. EUR (Vorjahr: 320,4 Mio. EUR) standen Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden in Höhe von netto 484,9 Mio. EUR (Vorjahr: 91,5 Mio. EUR) gegenüber. Davon entfallen

317,8 Mio. EUR auf die Aufnahme bzw. Aufstockung von Anleihen (Vorjahr: netto 136,7 Mio. EUR aus einer Wandelanleihe). Aus der Zeichnung von Hybridkapital durch Etihad Airways sind airberlin im Berichtsjahr 300,0 Mio. EUR zugeflossen.

Nach wechselkursbedingten Veränderungen von Bankguthaben sind 2014 per Saldo Zahlungsmittel in Höhe von 24,2 Mio. EUR zugeflossen (Vorjahr: -103,2 Mio. EUR). Der Bestand an Nettzahlungsmitteln betrug am Ende des Berichtsjahres 259,2 Mio. EUR nach 223,0 Mio. EUR zu Anfang des Jahres.

### **Bericht zur Ertragslage**

Der Konzernumsatz wurde im Geschäftsjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozent ausgeweitet. Er stieg auf 4.160,2 Mio. EUR nach 4.146,8 Mio. EUR. Der Flugumsatz lag trotz des leichten Anstiegs der RPK mit 3.808,2 Mio. EUR nach 3.815,5 Mio. EUR knapp unter Vorjahresniveau. Hier wird der unverändert hohe Preisdruck in der Branche sichtbar, der wesentlich zu der im Berichtsjahr unbefriedigenden Erlösentwicklung beitrug. Zusätzlich war das Geschäft in der Hauptsaison während der Wochen der Fußballweltmeisterschaft vergleichsweise schwach ausgefallen, da viele deutsche Fußballfans die Spiele zu Hause verfolgten. Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen konnten hingegen um 5,8 Prozent ausgeweitet werden. Im Anstieg auf 323,5 Mio. EUR nach 305,8 Mio. EUR im Vorjahr schlagen sich, wie schon im Vorjahreszeitraum, zusätzliche Umsätze aus Technik-Dienstleistungen nieder. Die Umsätze aus dem Bordverkauf wurden im Zuge des ausgeweiteten Serviceangebots um 11,4 Prozent auf 28,4 Mio. EUR nach 25,5 Mio. EUR im Vorjahr erhöht. Die sonstigen betrieblichen Erträge bildeten sich mit 11,6 Mio. EUR wieder auf ein Normalniveau zurück. Im Vorjahresausweis von 59,8 Mio. EUR waren Sondereffekte (Entschädigungszahlungen) und Gewinne aus Assetverkäufen von insgesamt 45,7 Mio. EUR enthalten, die nicht wieder anfielen.

Im Zuge der Umsetzung des laufenden Restrukturierungsprogramms sowie sonstigen Einmaleffekten enthalten die Aufwendungen im Berichtsjahr Sonderbelastungen von insgesamt 100,5 Mio. EUR. 47,5 Mio. EUR davon stellen Rückstellungen für Aufwand dar, der im Geschäftsjahr 2015 anfallen wird. Darüber hinaus sind Aufwendungen für Beratungsdienstleistungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung enthalten sowie die erwähnten Bewertungsanpassungen nach IFRS 5 und weitere Aufwendungen für Personalanpassungen.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen insbesondere aus diesen Gründen von 4.438,4 Mio. EUR im Vorjahr auf 4.465,6 Mio. EUR im Berichtsjahr. Ohne die genannten Einmaleffekte wären die betrieblichen Aufwendungen auf 4.365,1 Mio. EUR zurückgegangen. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen wurden insgesamt um 1,6 Prozent auf 3.124,4 Mio. EUR nach 3.174,5 Mio. EUR im Vorjahr zurückgeführt. Die Aufwendungen für Treibstoff lagen mit 1.028,6 Mio. EUR nach 1.067,2 Mio. im Vorjahr. EUR um 3,6 Prozent unter Vorjahr. Aufgrund der üblichen Absicherungsgeschäfte für Treibstoff schlägt sich der Ölpreisverfall im Verlauf des Jahres 2014 kaum nieder. Der Leasingaufwand wurde im Zuge der Flottenoptimierung weiter gesenkt. Er fiel um 5,4 Prozent

auf 548,0 Mio. EUR nach 579,3 Mio. EUR im Vorjahr. Die Aufwendungen für Catering und andere In-Flight Dienste wurden um 3,6 Prozent auf 124,5 Mio. EUR nach 129,2 Mio. EUR in 2013 zurückgeführt.

Die nicht direkt beeinflussbaren Aufwandspositionen sind auch 2014 wieder gestiegen. So war der Navigationsaufwand 2,9 Prozent höher (265,2 Mio. EUR nach 257,8 Mio. EUR in 2013), die Flughafenengebühren stiegen um 0,3 Prozent (837,8 Mio. EUR nach 835,6 Mio. EUR in 2013) und die Luftverkehrsabgabe hat die Ertragsrechnung im Geschäftsjahr 2014 mit 148,6 Mio. EUR belastet (Vorjahr: 142,9 EUR). Die Position „Übrige“ innerhalb des Materialaufwands ist im Geschäftsjahr 2014 im Wesentlichen aufgrund der erstmalig ganzjährig angefallenen Aufwendungen für das Service Center gestiegen, das airberlin Ende 2013 veräußert hat. Darüber hinaus sind die Nutzungsentgelte für Flughafen-Lounges gestiegen und höhere sonstige Gebühren angefallen.

Der Personalaufwand ist im Wesentlichen aufgrund der erwähnten Einmalbelastungen sowie der Tarifierhöhung 2014 gestiegen. Er betrug im Berichtsjahr 524,5 Mio. EUR nach 488,2 Mio. EUR im Vorjahr. Die Abschreibungen lagen inklusive der Wertanpassung nach IFRS 5 bei 97,1 Mio. EUR nach 85,2 Mio. EUR in 2013. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 4,2 Prozent auf 719,8 Mio. EUR nach 690,6 Mio. EUR im Vorjahr. Hier schlugen sich ebenfalls Sondereffekte aus der Umsetzung des laufenden Restrukturierungsprogramms nieder. Ohne diese in Höhe von 40,0 Mio. EUR hätte der Rückgang 10,8 Mio. EUR betragen.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) belief sich im Berichtsjahr auf 351,2 Mio. EUR nach 432,7 Mio. EUR im Vorjahr. Vor Einmaleffekten im Zusammenhang mit dem laufenden Restrukturierungsprogramms ergibt sich ein Anstieg auf 451,7 Mio. EUR. Das operative Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) betrug –196,8 Mio. EUR (vor Einmaleffekten: –118,8 Mio. EUR) nach –146,7 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Das Betriebsergebnis (EBIT) bildete sich auf –293,8 Mio. EUR nach –231,9 Mio. EUR zurück. Ohne Einmaleffekte hat es sich auf –193,3 Mio. EUR verbessert.

Die Nettofinanzaufwendungen weisen einen Anstieg um 15,7 Prozent auf 85,6 Mio. EUR nach 74,0 Mio. EUR im Vorjahr auf. Das Ergebnis vor Ertragsteuern stellt sich damit auf –378,9 Mio. EUR nach –305,2 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steuerertrag von 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand –10,3 Mio. EUR) ergibt sich für das Geschäftsjahr 2014 ein Ergebnis nach Ertragsteuern von –376,7 Mio. EUR nach –315,5 Mio. EUR im Vorjahr. Abzüglich des den Hybridkapitalinhabern zustehenden Gewinnanteils in Höhe von 9,4 Mio. EUR beträgt das den Aktionären zustehende Ergebnis nach Steuern –386,1 Mio. EUR. Das Ergebnis je Aktie beträgt verwässert und unverwässert –3,31 EUR nach –2,71 EUR im Vorjahr.

## VERANTWORTUNG

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

VERANTWORTUNG

### **SOZIALE VERANTWORTUNG:** **DIE MENSCHEN IM MITTELPUNKT**

DIE AIRBERLIN  
GROUP  
BESCHÄFTIGT  
MENSCHEN AUS  
68 NATIONEN

Die airberlin group fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit und bemüht sich, jegliche Benachteiligung zu verhindern und zu beseitigen. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Gleichbehandlungsgebots in der Europäischen Union werden alle Kollektivregelungen und personellen Kernprozesse kontinuierlich auf mögliche Diskriminierungen hin überprüft und die Führungskräfte über die diesbezüglichen gesetzlichen Anforderungen informiert. Im Geschäftsjahr 2014 beschäftigte die airberlin group Mitarbeiter mit 68 verschiedenen Nationalitäten.

#### **Arbeiten bei airberlin**

##### **MITARBEITER**

Nach 8.905 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vorjahr beschäftigte die airberlin group zum 31.12.2014 insgesamt 8.440 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 4.188 Frauen und 4.252 Männer. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 10,02 Jahren bei der airberlin group beschäftigt und 39,3 Jahre alt. Die airberlin group beschäftigt insgesamt 690 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ausland, davon 161 in Spanien, 313 in der Schweiz und 100 in Österreich.

In der airberlin group waren am Ende des Berichtsjahres 2.463 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit beschäftigt. Davon nutzen 917 Mitarbeiter ein Arbeitszeitmodell mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat“ nennt. Die Teilzeitquote liegt damit bei 29,2 Prozent (Vorjahr: 27,7 Prozent).

#### **Mitarbeiterstruktur airberlin**

	31.12.2014	31.12.2013
Piloten	<b>1.338</b>	1.331
Kabinenpersonal	<b>3.097</b>	3.374
Technisches Personal	<b>1.286</b>	1.251
Verwaltung/Service/Sonstige	<b>2.719</b>	2.949
<b>Summe</b>	<b>8.440</b>	8.905

Die airberlin group fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Hierzu gehört auch die Diversität der Geschlechter (Gender Diversity). In der nachfolgenden Tabelle ist die Zusammensetzung der Directors, der Mitglieder des Management Board, des Senior Management und aller Beschäftigten nach Geschlecht zum 31. Dezember 2014 dargestellt. Unter den Mitgliedern des Management Board ist eines weiblich.

## Diversität bei airberlin

	31.12.2014		31.12.2013	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer
Board of Directors	0	11	0	11
Management Board	1	4	1	3
Senior Management (erste Führungsebene)	2	21	2	26
Alle Beschäftigte	4.188	4.252	4.564	4.341

### Zahlreiche Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten

Die airberlin group bietet Jugendlichen ein breites Spektrum an klassischen und technisch orientierten Ausbildungsberufen: acht Ausbildungsberufe und einen dualen Ausbildungsstudiengang. Wir bilden u.a. Tourismus- und Luftverkehrskaufleute, Industriekaufleute, Kaufleute für Marketingkommunikation, Fachinformatiker für Systemintegration und Kaufleute für Bürokommunikation bzw. Büromanagement sowie Fluggerätemechaniker oder -elektroniker aus.

*ZAHLREICHE  
KAUFMÄNNISCHE  
UND TECHNISCHE  
AUSBILDUNGSWEGE*

Technisch Interessierte können sich zum Fluggerätemechaniker (Fachrichtung Instandhaltung oder Fertigung) ausbilden lassen oder den Weg zum Fluggeräteelektroniker für luftfahrttechnische Systeme wählen. Darüber hinaus bietet airberlin in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Wirtschaft, Technik und Kultur (hwtk) einen dualen Studiengang Bachelor of Arts Business Administration, Vertiefung Hotel- und Tourismusmanagement“ an.

*DUALES STUDIUM  
BACHELOR OF ARTS*

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 84 Auszubildende in der airberlin group beschäftigt. Zwei Studenten des dualen Studiengangs und 31 Auszubildende haben im Kalenderjahr 2014 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Weiterhin bieten wir auch Praktikanten ein breites Angebot. Zum 31.12.2014 wurden insgesamt 22 Praktikanten in verschiedenen Fachbereichen eingesetzt.

Enge Kooperationen mit Fach- und Hochschulen ergänzen das Nachwuchsförderprogramm und das Talent-Management unserer Mitarbeiter. Spezielle Traineeprogramme werden über einen Zeitraum von 24 Monaten angeboten und können durch Austauschprogramme mit unseren strategischen Partnern international ausgerichtet werden. Es gibt zudem ein hausinternes Trainingszentrum in Düsseldorf.

*WEITERHIN ENGE  
KOOOPERATIONEN  
MIT FACH- UND  
HOCHSCHULEN*

Wir bilden unsere Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter selbst aus. Im Geschäftsjahr 2014 waren es 215, im Vorjahr 331 und im Jahr davor 279. In den speziellen Fachlehrgängen werden Sicherheits- und Notfallschulung, On-Board-Service, Erste Hilfe, Kommunikations- und Ansagetraining sowie Trainingsflüge und diverse praktische Übungen angeboten. Die Schulungsdauer beträgt sechs Wochen.

---

VERANTWORTUNG

---

AIRBERLIN  
BILDET IHRE  
FLUGBEGLEITER  
SELBST AUS

Im Jahr 2014 wurde airberlin mit dem renommierten Golden Mercury Award in der Kategorie „On Board Service“ prämiert.

Die airberlin flightschool bildet seit 2007 zum Verkehrsflugzeugführer aus. Wer sich für einen Ausbildungsplatz bei der airberlin flightschool entscheidet, erhält eine, den höchsten internationalen Standards entsprechende, zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis. An der airberlin flightschool werden wir ab Frühjahr 2015 berufsbegleitend ein Bachelorstudium in Aviation Management anbieten, welches den Flugschülern, aber auch allen anderen Mitarbeitern, angeboten wird.

### Gesundheit zuerst

AIRBERLIN BIETET  
UMFASSENDE  
ARBEITS- UND GE-  
SUNDHEITSSCHUTZ

Gesunde, engagierte und leistungsstarke Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Voraussetzung für erfolgreiches Wirtschaften. Daher bietet airberlin den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen umfassenden Arbeits- und Gesundheitsschutz. Präventiv werden für alle Bereiche Gefährdungsbeurteilungen erstellt, um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und frühzeitig Maßnahmen ergreifen zu können.

Dabei bekommt airberlin an großen Standorten Unterstützung durch sechs Betriebsärzte sowie eine externe und eine interne Sicherheitsfachkraft. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die innerhalb eines Jahres länger als 42 Tage krank waren, bietet airberlin ein betriebliches Wiedereingliederungsmanagement an.

### Soziales Engagement

AIRBERLIN  
UNTERSTÜTZTE  
HELPSFLY 2014  
ZUM 16. MAL

airberlin ist sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und beteiligt sich an gesellschaftlichen Projekten. 2014 hat airberlin zum 16. Mal die Benefiz-Aktion Help&Fly zu Gunsten der AIDS-Hilfe Düsseldorf e.V. unterstützt. Auf einem Charity Flug mit buntem Rahmenprogramm flog airberlin mit einem Langstrecken-Airbus A330-200 eine Aidsschleife über das Rheinland.

Der gesamte Spendenerlös wurde im Rahmen eines anschließenden Bühnenprogramms an die AIDS-Hilfe Düsseldorf überreicht. Darüber hinaus ist airberlin langjähriger Partner der Festlichen Operngala für die Deutsche AIDS-Stiftung in Berlin und unterstützt damit regionale und weltweite Projekte. Auch mit kleineren Aktionen hat airberlin 2014 gesellschaftliche Projekte unterstützt.

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

AIRBERLIN ACHTET  
AUF EINEN  
MÖGLICHT KLEINEN  
ÖKOLOGISCHEN  
FUSSABDRUCK

Die strategische und operative Steuerung der airberlin group und ihrer Einzelgesellschaften unterliegt über die finanziellen und organisatorischen Kriterien hinaus durchgängig dem Nachhaltigkeitsprinzip. Daher nehmen wir jede Anstrengung wahr, um unseren ökologischen Fußabdruck möglichst klein zu halten. Die Verbesserung der Ökobilanz stellt ein die gesamte airberlin group übergreifendes permanentes Querschnittsziel dar. Alle Beschäftigten sind aufgerufen, dieses Ziel zu verfolgen. Dabei

werden auch kleinste Beiträge mit größter Sorgfalt behandelt, da sie in der Summe viel bewirken können.

Umweltschutz hat bei airberlin damit höchste Priorität; nicht nur als fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie, sondern auch als herausragendes Qualitätsmerkmal, das sowohl für Investoren als auch für Fluggäste an Bedeutung gewinnt. Für die gemeinnützige Klimaschutzorganisation atmosfair ist airberlin mit 72 von 100 möglichen Punkten einer der besten Netzwerk Carrier Europas bei der Klimateffizienz.

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

Im Vordergrund steht der möglichst schonende Einsatz nicht erneuerbarer Ressourcen, insbesondere Treibstoff. airberlin betreibt sehr ehrgeizig das Programm „Ökoeffizientes Fliegen“. Schon seit 2008 arbeiten airberlin Experten kontinuierlich und abteilungsübergreifend an dem Programm. Mit einem umfassenden intern entwickelten Treibstoffeffizienz-Programm verbessern wir kontinuierlich alle Prozesse rund um den Flug und erarbeiten neue Einsparpotenziale. Um CO<sub>2</sub> zu reduzieren, müssen vielfältige Faktoren zusammenwirken. Ein Katalog von 65 Maßnahmen aus den Bereichen Flugplanung, Gewichtsreduzierung, Flugzeugmodernisierung und Flugdurchführung verringert Emissionen und spart Treibstoff ein.

*MIT ZAHLREICHEN  
EINZELMASS-  
NAHMEN SPART  
AIRBERLIN TREIB-  
STOFF EIN*

airberlin verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz bei der Treibstoffeffizienz: Allein 2014 wurden ca. 79.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart; das entspricht dem Verbrauch von mehr als 1100 Flügen von München nach Palma de Mallorca.

### **Ökoeffizienz bei der Flotte**

Die junge Flotte von airberlin ist die Basis für die Rekordleistungen beim ökoeffizienten Fliegen und ein klarer Wettbewerbsvorteil für airberlin. Mit einem Durchschnittsalter von nur gut sechs Jahren ist sie eine der jüngsten, leisesten und effizientesten in Europa. Der IATA-Durchschnitt liegt weltweit bei über zehn Jahren, in Europa bei neun. Die airberlin Flugzeuge sind mit modernster Technik ausgestattet, da wir kontinuierlich und konsequent in neue Technologien investieren.

*DIE AIRBERLIN  
FLOTTE IST  
DEUTLICH JÜNGER  
ALS DER INDUSTRIE-  
DURCHSCHNITT*

Als eines der ersten Luftfahrtunternehmen überhaupt hat airberlin 2013 ihren ersten Airbus A320 mit treibstoffsparenden „Sharklets“ im Hamburger Werk von Airbus in Empfang genommen und alle neu bestellten Airbus A320/321 werden ebenfalls mit Sharklets ausgerüstet. Die optisch prägnanten, von Airbus entwickelten Sharklets verbessern die Aerodynamik der Tragflächen signifikant und können mit einer Treibstoffersparnis von bis zu 3,5 Prozent pro Flugzeug im Jahr rund 1.200 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen. Das entspricht pro Flugzeug und Jahr 55 Flügen von Berlin nach Palma de Mallorca. Durch die verbesserte Auftriebswirkung kann der mit Sharklets ausgestattete Airbus zudem schneller steigen. Dies wiederum reduziert den Lärm am Boden.

*MIT SHARKLETS  
UND SAUBEREN  
FLUGZEUGEN  
TAUSENDE TONNEN  
TREIBSTOFF  
EINSPAREN*

VERANTWORTUNG

Darüber hinaus reinigt airberlin ihre Triebwerke regelmäßig und erhöht damit die Effizienz um 0,5 Prozent. Das entspricht 140 Flügen von Düsseldorf nach New York in einem Airbus A330. Auch das Waschen der Außenhaut verbessert die Aerodynamik des Flugzeugs. Allein dadurch werden jährlich bis zu 2,0 Prozent des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs eingespart.

*DIE AIRBERLIN  
INNOVATION:  
DAS NEUE  
VERMESSUNGS-TOOL  
FÜR DEN „PERFEKT-  
GLATT-FLIEGER“*

airberlin entwickelte als eine der ersten Airlines eine neue Methode zur aerodynamischen Optimierung. Das Ziel ist der „Perfekt-Glatt-Flieger“. Dabei kommt ein neu entwickeltes Vermessungs-Tool für die Optimierung des Luftstromflusses zum Einsatz. Für airberlin stellt dies eine echte Innovation in Bezug auf Treibstoffeffizienz dar.

**Erneuter Rekord beim niedrigsten Verbrauch**

*2014 HAT AIRBERLIN  
25.000 TONNEN  
TREIBSTOFF  
EINGESPART*

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

Gegenüber airberlin weisen die deutschen Linienfluggesellschaften im Durchschnitt einen um 11 Prozent höheren spezifischen Verbrauchswert von etwa 3,7 Litern pro 100 PKM auf, ein PKW liegt auslastungsbereinigt sogar bei über 5 Litern. Da wir unsere Treibstoffeffizienz jährlich um circa 2 Prozent verbessern, übererfüllen wir die ACARE-Reduktionsziele der Branche. Unser Ziel ist es, unseren Treibstoffverbrauch auf 3 Liter zu senken.

Insgesamt hat airberlin allein im Berichtsjahr 25.000 Tonnen Treibstoff eingespart nach rund 22.000 Tonnen im Vorjahr und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 79.000 Tonnen gesenkt. Das entspricht dem Schadstoffausstoß eines Airbus A330 auf fast 500 Flügen von Düsseldorf nach New York. Im Vergleich zum Jahr 1994 beträgt auch der CO<sub>2</sub>-Rückgang über 23 Prozent.

**Treibstoffeinsparung und CO<sub>2</sub>-Reduktionen 2008 bis 2014**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Treibstoff in Tsd. Tonnen	7,9	10,9	14,5	19,8	31,7	22,3	25,0
In Prozent des Gesamtverbrauchs	0,6	0,9	1,1	1,5	2,2	1,7	1,8
CO <sub>2</sub> -Ausstoß in Tsd. Tonnen	24,9	34,3	45,7	62,4	100,2	70,2	79,0
Verbrauch pro 100 RPK in Liter	3,70	3,64	3,60	3,50	3,39	3,30	3,26



## Ökoeffizienz bei Gewicht und Beladung

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

*KONSEQUENTER  
LEICHTBAU FÜHRT  
ZU DEUTLICHER GE-  
WICHTSEINSPARUNG*

Und mit den neuen Leichtbausitzen in der Economy Class entfallen pro Flug 575 Kilogramm Gewicht. Bei 38 Leichtgewichts-Trolleys, die für den Service im Airbus benötigt werden, spart airberlin mehr als 225 Kilogramm Gewicht im Vergleich zu den herkömmlichen Trolleys. Der eingesparte Treibstoff entspricht 20 Flügen in einem Airbus A330 von Düsseldorf nach New York City. Für den Transport von Fracht- und Gepäckladungen setzt airberlin Lightweight-Container ein und in sämtlichen airberlin-Flugzeugen kommen spezielle Computer zum Einsatz, die sowohl die Bord-Bibliothek als auch die Flugkarten abbilden. Durch optimierte Beladung sowie leichtere Kabinenausstattung sparen wir bis zu drei Prozent des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs.

## Ökoeffizienz am Boden

Wir überprüfen und optimieren jeden Prozess in der Luft und am Boden auf Treibstoffeffizienz. Dazu gehören unter anderem die Steuerung des Flugbetriebs mit treibstoffeffizienten Flugplänen und die Berechnung der optimalen Reiseflughöhe sowie der kürzesten Route. Eine spezielle Software berechnet vor jedem Abflug den kosten- und treibstoffeffizientesten Flugverlauf.

*MIT AKTUELLSTEN  
FLUGPLÄNEN DIE  
TREIBSTOFFEFFIZI-  
ENTESTEN ROUTEN  
FLIEGEN*

Damit jeder Flug möglichst kosten- und treibstoffeffizient durchgeführt werden kann, werden die Flugpläne aktuell vor jedem einzelnen Flug bereitgestellt und die Daten ins Cockpit gesendet. Bis zu vier Prozent Treibstoffersparnis kann eine optimal berechnete Route ausmachen. Die Reisegeschwindigkeit hat airberlin auf ein nachhaltiges und wirtschaftliches Niveau reduziert.

Eine weitere Maßnahme stellt die Blockzeitenoptimierung dar. Anstatt eine Strecke zu jeder Tageszeit mit derselben Flugdauer anzusetzen, wird bei der Blockzeitenoptimierung auch das erwartete Verkehrsaufkommen im Luftraum und am Zielflughafen miteinbezogen. Das spart ebenfalls Treibstoff und schont die Umwelt.

*AKTIVE BLOCKZEIT-  
OPTIMIERUNG VER-  
HINDERT TEURES  
SCHNELLERFLIEGEN  
UND VERMEIDET  
WARTESCHLEIFEN*

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

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

Mit einem speziellen Weiterbildungsprogramm schult airberlin seit 2012 ihre Piloten in ökoeffizientem Flugverhalten. Nach der abgeschlossenen Weiterbildung geben die Fuel Coaches ihr Wissen auf Coaching-Flügen, sogenannten Fuel Efficiency Flights, an andere Piloten weiter.

### **Ökoeffizienz in der Luft**

*AIRBERLIN  
NUTZT ALS ERSTE  
FLUGGESELLSCHAFT  
IN EUROPA GBAS*

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

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

### **On-Bord Umweltschutz**

Alle Reinigungsartikel an Bord wie Falthandtücher, Kosmetiktücher und Toilettenpapier sind bei airberlin recyclingfähig. Die Küchenrolle trägt das FSC-Mix-Siegel, die Müllbeutel bestehen aus stärke-reduzierter LDPE-Folie. Schon seit Herbst 2012 verwenden wir neue besonders leichte Polypropylen-Becher. Allein hierdurch werden jährlich 200 Tonnen Gewicht und bei der Entsorgung mehr als eine Tonne CO<sub>2</sub> eingespart.

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

*AIRBERLIN BESITZT  
EINE DER LEISESTEN  
FLUGZEUGFLOT-  
TEN EUROPAS*

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

airberlin arbeitet proaktiv in zahlreichen Fluglärmkommissionen mit, die u.a. den gesetzlichen Auftrag haben, die Flugsicherung bei der Festlegung von Flugrouten zu beraten. Auch setzt sich airberlin aktiv dafür ein, die Intermodalität – sprich die Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz – zu fördern. Wir evaluieren gekrümmte Anflugverfahren, um das Fliegen über Wohngebiete nach Möglichkeit zu vermeiden. Das gekurvte Anflugverfahren kann den Luftraum effizienter nutzen und spart damit auch Treibstoff. Auch können dicht besiedelte Wohngebiete umflogen und somit die Geräuschbelastung reduziert werden. Die kontinuierlichen Sinkflüge (Continuous Descent Approach – CDA) sorgen im weiteren Umfeld der Flughäfen ebenfalls für weniger Geräuschemissionen.

Als Teil eines gemeinsamen Forschungsprojekts mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Fraport AG entwickelt airberlin neue Verfahren zur Lärmreduktion. Eine airberlin Boeing 737-700 hat an insgesamt 13 dieser Verfahren auf dem DLR-Forschungsflughafen in Braunschweig-Wolfsburg teilgenommen, während am Boden die Lärmmessung betrieben wurde.

## **WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN**

**Die strategische und operative Steuerung der airberlin group unterliegt zu jeder Zeit Risiken und Unwägbarkeiten, die das Erreichen der Unternehmens- und Finanzziele bedrohen. Die Fähigkeit, diese Risiken und Unwägbarkeiten systematisch zu erkennen, zu bewerten und optimal zu handhaben, ist für die airberlin group von zentraler Bedeutung.**

### **RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM**

Als global agierender Konzern, welcher unter anderem drei international operierende Fluggesellschaften vereint, operiert die airberlin group in einem komplexen und dynamischen Umfeld, welches durch eine Vielfalt an Risiken und Unwägbarkeiten geprägt ist. So sind das Risikomanagementsystem und das Interne Kontrollsystem wesentliche Bausteine guter Unternehmensführung und integrale Bestandteile des gesamten Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses der airberlin group. Diese Systeme folgen einer gemeinsamen übergreifenden Methodik, die auf einem Standardrahmenwerk für Enterprise Risk Management (COSO) basiert. Ein unternehmensweites Compliance Management System stellt zudem die Erfassung und Beachtung von Regelungen und Richtlinien sicher, um Risiken aus Verstößen gegen nationale und internationale Regelungen zu reduzieren und diese, wenn möglich, zu vermeiden. Zudem ermöglicht dieses System, dass die Prozesse der airberlin group bei Änderungen an die jeweils aktuellen Regelwerke angepasst werden.

Regelmäßige Reviews in Zusammenarbeit mit den Fachbereichsverantwortlichen sehen die Früherkennung von Gefahren und Risiken vor und ermöglichen eine wirksame Steuerung. Alle relevanten Unternehmensrisiken werden im zentralen Risikomanagementsystem der airberlin über einen IT-gestützten Prozess gebündelt. Risiken werden dabei nach einer einheitlichen Vorgehensweise in Zusammenarbeit mit den Fachbereichsverantwortlichen identifiziert, hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer möglichen Schadenshöhe bewertet und mit Maßnahmen gesteuert.

Das Board of Directors trägt die Gesamtverantwortung für die Einrichtung eines wirksamen Risikomanagementsystems. Das Management Board berichtet dem Board of Directors regelmäßig über wesentliche Risiken. Das Management Board wird dabei von einem zentralen Risiko-Management-Committee unterstützt, in welchem die Entwicklung der Risiken und der umzusetzenden Maßnahmen überwacht wird.

Ein wesentlicher Bestandteil der regelmäßigen Sitzungen des Risiko-Management-Committee ist die Diskussion von Risiken sowie die Beratung und Beschlussfassung über umzusetzende Maßnahmen zur Reduzierung und Begrenzung wesentlicher Risiken.

Die Gesellschaft hat bestimmte wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten zusammengefasst. Sollte sich eines und mehrere dieser Risiken und Unwägbarkeiten verwirklichen, könnte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Strategie, den Cashflow, die operative und finanzielle Performance und/oder die Geschäftsaussichten der airberlin group haben. Alle genannten Risiken und Unwägbarkeiten sind potentielle Risiken und Unwägbarkeiten, die sich verwirklichen könnten aber nicht müssen. Die unten aufgeführte Zusammenfassung der Risiken und Unwägbarkeiten beabsichtigt nicht, erschöpfend zu sein, und die Reihenfolge, in der die Risiken und Unwägbarkeiten dargestellt werden,

entspricht nicht deren Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß oder Bedeutung. Zudem sollte beachtet werden, dass sich weitere Risiken und Unwägbarkeiten ergeben könnten aus Umständen, die die Gesellschaft nicht als wesentlich eingestuft hat oder die die Gesellschaft auf der Grundlage der Informationen, die ihr zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Jahresberichtes zur Verfügung standen, nicht vorhersehen konnte.

## **BRANCHENRISIKEN**

### **Gesamtwirtschaftliches Umfeld**

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

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

Gemäß dem Jahresgutachten 2014/2015 des Sachverständigenrates der deutschen Bundesregierung (das „Gutachten des Sachverständigenrates“) ist die Eurozone im Jahr 2014 auf den Wachstumspfad zurückgekehrt (das BIP stieg um +0,8 Prozent). Dafür waren vorwiegend die gute konjunkturelle Dynamik in Deutschland (+1,2 Prozent BIP Anstieg) sowie die überraschend positive Entwicklung in Spanien (+1,3 Prozent BIP Anstieg) verantwortlich. Die teils wichtigen Zielmärkte der airberlin group in Südeuropa zeigten zudem einen positiven Trend. Nachdem Italien in 2013 noch einen Rückgang von –1,9 Prozent verzeichnen musste (Griechenland –3,3 Prozent), lag dieser in 2014 nur noch bei –0,3 Prozent (Griechenland +0,1 Prozent). Frankreich – eines der Schwergewichte in der Eurozone – trat im Jahr 2014 weiter auf der Stelle (2013 und 2014: +0,3 Prozent BIP Anstieg).

Laut ihrem Jahreswirtschaftsbericht 2015 (der „Jahreswirtschaftsbericht“) erwartet die deutsche Bundesregierung für Deutschland konstantes Wachstum von 1,5 Prozent für 2015 gemessen am BIP. Der Sachverständigenrat der deutschen Bundesregierung prognostiziert in seinem Gutachten für

die Eurozone im Jahr 2015 ein BIP-Wachstum von +1,0 Prozent. Während für Frankreich (+0,4 Prozent) und Italien (+0,1 Prozent) nur leicht verbesserte Wachstumsraten prognostiziert werden und diese damit fragil bleiben, befindet sich der wichtige Markt Spanien hingegen weiter auf dem Weg der Erholung. Für 2015 wird dort ein Wirtschaftswachstum von +2,0 Prozent erwartet.

Das Wirtschaftswachstum in den USA – gemessen am BIP – war in 2014 mit +2,3 Prozent laut dem Gutachten des Sachverständigenrates weiter robust. Asien zeigte ein weiterhin starkes BIP-Wachstum (+4,6 Prozent). Dem Gutachten des Sachverständigenrates zufolge wird in den USA in 2015 ein starkes Wachstum von +2,8 Prozent prognostiziert, während für Asien weiter ein konstant hohes Wachstum erwartet wird (+4,6 Prozent).

Sowohl zunehmende Konsumausgaben als auch steigende Investitionen aufgrund der weiter sehr niedrigen Zinsen fördern die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Eurozone. Da die Inflation weiter deutlich unter der seitens der Europäische Zentralbank (EZB) bedeutsam angesehenen 2-Prozent-Marke liegt (die EZB prognostizierte im vierten Quartal 2014 eine Rate von +1.0 Prozent in 2015 für den Euroraum; die Bundesregierung erwartet in ihrem Jahreswirtschaftsbericht eine Rate von +0,8 Prozent für 2015 in Deutschland), der Leitzins dürfte im Euroraum auch für absehbare Zeit auf dem derzeitigen Niveau von 0,05 Prozent verweilen und damit die Investitionsbereitschaft verstärken. Zudem wird der besonders in den letzten Monaten des Jahres 2014 stark gefallene Ölpreis die wirtschaftliche Entwicklung der Eurozone in 2015 weiter fördern, wenn auch wahrscheinlich auf volatilem Niveau.

Währungsschwankungen haben regelmäßig Auswirkungen auf die Finanzmärkte sowie die Im- und Exporte von Volkswirtschaften und beeinflussen so unmittelbar die Konjunktur. Der Euro (EUR) gerät gegenüber anderen wichtigen Währungen zunehmend unter Druck bzw. diese erstarren. Aufgrund einer absehbaren Zinswende in den USA und geplanten Anleihekäufen durch die EZB erstarbt der US-Dollar (USD) gegenüber dem Euro seit Sommer 2014. Während im Sommer 2014 noch ein Kurs von fast 1,40 USD pro EUR gegolten hatte, liegt dieses Verhältnis zu Anfang 2015 nur noch in der Range zwischen 1,10 und 1,15 USD pro EUR. Mit Aufgabe eines Mindestkurses des Schweizer Franken (CHF) zum Euro durch die Schweizerische Nationalbank am 15. Januar 2015 erstarb auch hier der Franken. Während der Mindestkurs zuvor bei 1,20 CHF pro EUR lag (und der tatsächliche Kurs auch immer oberhalb dieser Marke notierte), rutschte der Euro nach Bekanntgabe der Aufgabe des Mindestkurses auf Kurse um die Parität ab und stabilisierte sich dort vorerst. Auch bei anderen wichtigen Reservewährungen dieser Welt wie dem Britischen Pfund (GBP) oder dem Japanischen Yen (JPY) wurden Veränderungen gegenüber dem Euro festgestellt, allerdings in einem geringeren Ausmaß.

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

## **Markt- und Wettbewerbsrisiken**

Die Luftfahrtbranche zeichnet sich durch eine sich weiter verschärfende Wettbewerbsintensität aus. Insbesondere die Kernmärkte von airberlin – der volumenstarke DACH-, Europa-, Nahost- und Transatlantik-Verkehr – sind von einer hohen Wettbewerbsdichte gekennzeichnet. Der Wettbewerb wird verstärkt durch Low Cost Carriers, die vermehrt in Geschäftsfelder der Full Service Carriers vordringen, und durch eine Vielzahl neu gegründeter Low Cost Töchter von Legacy Carriers.

Im Dezember 2014 hat Lufthansa die Gründung ihrer neuen Low Cost Plattform Eurowings bekanntgegeben und kündigte an, dass ihre bisherige Low Cost Tochter Germanwings in die Eurowings Plattform einbezogen wird. Die großen Low Cost Carrier Ryanair, Easyjet, Norwegian und der IAG-Ableger Vueling wachsen weiter stark. Zunehmend gerät auch Deutschland in den Fokus dieser Anbieter. Durch die Ausweitung des Angebots können die Preise und Absatzvolumina bei airberlin unter Druck geraten.

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

Einige der Wettbewerber der airberlin group haben möglicherweise günstigere Kostenstrukturen als die airberlin group. Sollten Wettbewerber ihren Marktanteil zulasten der airberlin group erhöhen, könnte dies die Geschäftsaussichten und die Gewinne der airberlin group erheblich negativ beeinflussen.

Darüber hinaus steht airberlin in Deutschland nicht nur in Konkurrenz mit anderen Charter- und Liniennfluggesellschaften, sondern auch mit Bahn und Bus, deren Märkte weiter liberalisiert werden. Hier könnten sich negative Dynamiken im Kurzstreckenbereich einstellen.

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

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

airberlin hat mit Etihad Airways, dem mit einer Beteiligung von 29,21 Prozent größten Einzelaktionär der Gesellschaft, eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. Diese Kooperation umfasst u. a. ein Code Sharing, wechselseitige Vielfliegerprogramme sowie Vereinbarungen hinsichtlich der Bodenabfertigung und des Frachttransports. Eine Beendigung oder ein Scheitern oder ein deutlicher Abbau der Intensität der Kooperation mit Etihad Airways könnte nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft, die Betriebstätigkeit und die Finanzlage der airberlin group haben.

airberlin ist seit März 2012 Mitglied in der Fluglinienallianz **oneworld** und hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Codeshare-Vereinbarungen abgeschlossen. **oneworld** ist dem Wettbewerb mit anderen Fluglinienallianzen ausgesetzt, die zum Teil über ein größeres Netzwerk verfügen. Zudem können andere Fluglinienallianzen ihre Marktstellung durch Fusionen und andere Vereinbarungen erhöhen. Umgekehrt kann **oneworld** an Marktgewicht verlieren oder sich im schlimmsten Fall ganz auflösen, wenn etwa wichtige Mitglieder den Verbund verlassen. Ebenso kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass airberlins Mitgliedschaft in der **oneworld** Allianz beendet werden könnte. Eine Realisierung eines oder mehrerer der in diesem Absatz genannten Risiken könnte nachteilige Auswirkungen auf das Flugstreckennetz und das Flugangebot der airberlin group haben und könnte sich damit negativ auf die Geschäfts- und Finanzlage und das Betriebsergebnis der airberlin group auswirken.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die airberlin group wird auch zukünftig Kooperationen mit seinen Partnern im Rahmen getroffener Vereinbarungen entwickeln und vertiefen.

### **REGULATORISCHE RISIKEN**

#### **Allgemeine regulatorische Risiken**

Die Regulierung der Luftfahrtindustrie nimmt weiter zu und hat direkte Auswirkung auf viele Tätigkeiten der airberlin group einschließlich Sicherheit, Umfang des Flugzeuglärms und des Schadstoffausstoßes, Datenerhebung und -verwaltung, Luftverkehrsrechte, Slots an den Flughäfen, Betriebsgenehmigungen und Umweltkontrollen.

Ein wesentlicher Bestandteil der regulatorischen Kosten der airberlin group entsteht durch die deutsche Luftverkehrssteuer, welche sich direkt negativ auf die Jahresbilanz der airberlin group auswirkt (siehe auch untenstehend den Risikofaktor „Luftverkehrssteuer“). Weiterhin wurden die Gebühren an den deutschen Flughäfen 2014 massiv erhöht und auch zukünftig muss mit weiteren Gebührenerhöhungen gerechnet werden. Sowohl die Erhöhung von Start- und Landeentgelten am Flughafen Berlin-Tegel, als auch die Anhebung von Luftsicherheitsgebühren an vielen deutschen Flughäfen sind dabei ein Kostenrisiko. Gleichzeitig ist airberlin mit einem Anstieg der Gebühren für die Deutsche Flugsicherung konfrontiert. Gesetzgeber beziehungsweise Regulierungsbehörden könnten zusätzliche operative oder sonstige Einschränkungen an Flughäfen auferlegen, wie z. B. im Hinblick auf eine mögliche Ausweitung von Nachtflugverboten, eine Verminderung des Fluglärms und des



Schadstoffausstoßes, vorgeschriebene Flugrouten, Landbahnrestriktionen und eine Begrenzung der Anzahl durchschnittlicher täglicher Abflüge und Slots. Diese Einschränkungen könnten die Möglichkeiten von airberlin, ein Serviceangebot an diesen Flughäfen anzubieten oder zu erhöhen, begrenzen und könnten zu zusätzlichen Kosten für airberlin führen.

Auch im Bereich des Schadstoffausstoßes und dem damit verbundenen Emissionshandel könnte weiterhin mit Einschränkungen zu rechnen sein. Dies könnte einen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage der airberlin group haben.

Zudem unterliegt das Geschäft der airberlin group den geltenden EU-Regelungen und internationalen Bestimmungen, bilateralen und multilateralen Verträgen und den die Luftfahrtindustrie betreffenden Branchenregelungen und eigenen internen Vorschriften und Richtlinien seitens der airberlin group. airberlin kann nicht vorhersagen, welche Änderungen an den Luftverkehrsregeln und Verträgen in Deutschland, in der Europäischen Union und auf internationaler Ebene in Zukunft vorgenommen werden oder welchen Einfluss solche Änderungen auf die Luftfahrtindustrie oder auf die Geschäftstätigkeit und Kosten von airberlin haben werden. Änderungen der für airberlin maßgeblichen regulatorischen Rahmenbedingungen könnten erheblich höhere Kosten der Geschäftstätigkeit von airberlin mit sich bringen und könnten erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und die airberlin group haben. Derzeit befinden sich mehrere EU-Verordnungen, die Einfluss auf die Kosten der airberlin group haben können, in Revision. Darunter fallen unter anderem die Fluggastrechteverordnung 261/2004, die Verordnung zu Unfair Pricing 868/2004 oder die Pauschalreiserichtlinie.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die Gesellschaft ist bemüht, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler und EU-Ebene entweder selbst oder gemeinsam mit anderen Fluggesellschaften oder über Verbände in laufende Gesetzgebungsverfahren oder politische Diskussionen mit Relevanz für die airberlin group fachliche Expertise beizusteuern, um so die eigenen Interessen zu wahren.

### **Überprüfung der Beziehung zu Etihad durch EU Kommission und LBA**

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2014 Prüfverfahren bezüglich der Eigentümerstruktur mehrerer Europäischer Luftfahrtunternehmen aufgenommen, so auch bezüglich der bestehenden Beteiligung von Etihad Airways an der Gesellschaft. Die Prüfungen waren darauf gerichtet, ob Etihad Airways als Nicht-EU-Investor, trotz seiner Minderheitsbeteiligung, die Gesellschaft tatsächlich kontrolliert.

Auf nationaler Ebene hatte das deutsche Luftfahrtbundesamt (LBA) bereits eine entsprechende Prüfung vorgenommen und war im Dezember 2014 zu dem Ergebnis gekommen, dass es keinen Anhaltspunkt dafür gibt, dass Etihad Airways die Gesellschaft tatsächlich kontrolliert und somit die Gesellschaft den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 entspricht.

Nach allen airberlin zur Verfügung stehenden Informationen hat die Europäische Kommission nicht die Absicht, in dieser Sache weitere Schritte zu unternehmen. Zudem hält airberlin eine mögliche Einschätzung der Europäischen Kommission, dass die Kooperation zwischen airberlin und Etihad Airways nicht dem Europäischen Recht entspricht, für sehr unwahrscheinlich. Diese Annahme stützt sich auf die Tatsache, dass die Europäische Kommission im Rahmen der Freigabe des vorgesehenen Erwerbs der gemeinsamen Kontrolle über Alitalia durch Etihad Airways airberlin als nicht kontrollierende Minderheitenbeteiligung Etihad Airways' angesehen hat. Dennoch kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass die Europäische Kommission oder das LBA in der Zukunft erneut Untersuchungen zu der Beziehung zwischen der Gesellschaft und Etihad Airways anstellen könnte.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Sollte die Europäische Kommission oder das LBA in dieser Sache weitere Untersuchungen anstellen, wird die Gesellschaft weiterhin beweisen, dass die Gesellschaft den einschlägigen europarechtlichen Vorgaben entspricht.

#### **Codeshares mit Etihad Airways**

Im August 2014 wurde Etihad Airways vom LBA darüber informiert, dass 34 Codeshare-Strecken, die Etihad Airways als Marketing Carrier und airberlin als Operating Carrier betreiben, künftig nicht mehr genehmigt werden sollten. Hintergrund für diese Ankündigung war eine Neuinterpretation des Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Arabischen (VAE) durch das deutsche Bundesverkehrsministerium. Zuvor hatte das LBA für sechs Flugplanperioden auf Grundlage dieses Abkommens die Codeshare-Verbindungen vollumfänglich genehmigt. Die Codeshare-Strecken für den Winterflugplan wurden letztendlich vom LBA genehmigt. Für die in Rede stehenden Strecken wird für 2015 ein Umsatz im zweistelligen Millionenbereich erwartet. Anfang März 2015 hat das LBA auch den Sommerflugplan 2015 von airberlin inklusive aller Codeshare-Verbindungen genehmigt. Weiterhin kann jedoch eine zukünftige Ablehnung dieser Codeshare-Verbindungen nicht ausgeschlossen werden.

*Maßnahmen zur Risikominderung:* Die airberlin group wird weiterhin ihren Standpunkt im Hinblick auf die Interpretation des Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Arabischen (VAE) unterstreichen.

#### **Luftverkehrssteuer**

Als deutsche Fluggesellschaft ist airberlin von der seit dem 1. Januar 2011 erhobenen Luftverkehrssteuer überproportional betroffen. Da die Luftverkehrssteuer nur für Abflüge von Flughäfen in Deutschland gilt und airberlin zu einem überwiegenden Teil Passagiere von deutschen Flughäfen aus befördert, treffen die Auswirkungen airberlin vor allem ihrem Heimatmarkt. Andere Wettbewerber mit einem starken Cargo-Geschäft oder Wettbewerber, die vor allem von Flughäfen außerhalb Deutschlands abfliegen, sind hiervon weniger betroffen. airberlin kann die zusätzlichen Kosten aus der Luftverkehrssteuer nicht vollständig übernehmen und ist möglicherweise nicht in der Lage, diese Kosten

in Form höherer Ticketpreise an die Kunden weiterzugeben, ohne einen nachteiligen Effekt auf die Umsatzerlöse und die Ertragslage in Kauf zu nehmen.

Mit Urteil vom 5. November 2014 entschied das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) in einem vom Land Rheinland-Pfalz angestregten Normenkontrollverfahren, dass die Luftverkehrssteuer nicht gegen das Grundgesetz verstößt. Sowohl airberlin als auch NIKI Luftfahrt GmbH haben ebenfalls Klage gegen das Luftverkehrssteuergesetz erhoben. Eine Entscheidung des Bundesgerichtshofes (BGH) in der Revisionsinstanz steht noch aus. Während andere europäische Länder die zwingend negativen Effekte einer solchen Steuer erkannt haben und diese nicht eingeführt bzw. wieder abgeschafft haben, hält Deutschland weiterhin daran fest.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin wird sich weiterhin – auch in Zusammenarbeit mit den zuständigen Verbänden – für die Abschaffung oder Reduzierung der deutschen Luftverkehrssteuer einsetzen.

## **Flugsicherung**

Ein Problem für die Luftfahrtbranche sind zudem die Restriktionen der europaweit uneinheitlichen Flugsicherung. Die daraus resultierenden Engpässe führen immer noch zu Umwegen, Verspätungen, einem erhöhten Treibstoff- und Emissionsausstoß sowie zu erheblichen Wartezeiten. Dies führt zu einer Belastung der Ergebnisse der in Europa operierenden Fluggesellschaften einschließlich airberlin.

Obwohl die Europäischen Institutionen (Kommission, Rat und Parlament) seit geraumer Zeit den Weg für einen einheitlichen Europäischen Luftraum (sog. Single European Sky) bereitet haben, fehlt es den EU-Mitgliedsstaaten nach wie vor am politischen Willen, den Single European Sky zu verwirklichen. Wenige EU-Staaten sind bereit, nationale Souveränität aufzugeben und eng mit Ihren Nachbarflugsicherungsorganisationen zusammenzuarbeiten. Die letzte Europäische Kommission hatte noch angekündigt, Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, da eine Reihe von Staaten die Umsetzung der Funktionalen Airspace Blöcke (FAB) nicht realisiert hatten, wie europarechtlich vorgegeben.

Zum Nachteil von airberlin und anderen, insbesondere deutschen Luftverkehrsgesellschaften, hatte die Deutsche Flugsicherung (DFS) für 2015 eine Kostenerhöhung der Flugsicherungsgebühren von mehr als 30 Prozent beantragt, die durch rückläufige Verkehrsmengen und Unterdeckung des Pensionsfonds aufgrund von Niedrigverzinsung begründet wurde.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Durch intensiven Einsatz auf politischer Ebene konnte erreicht werden, dass die Kapitalausstattung der DFS seitens der deutschen Bundesregierung signifikant erhöht wird, und damit die Unterdeckung des Pensionsfonds reduziert werden kann. Die Verhandlungen mit der DFS dauern an; gegenwärtig zielen die Verhandlungen auf eine Erhöhung der Flugsicherungsgebühren um weniger als 14 Prozent ab.

### Emissionshandel

Die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in das EU-Emissionshandelssystem erhöht die Kosten für die betroffenen Fluggesellschaften. In der gegenwärtigen Ausgestaltung des EU-Emissionshandelssystems sind Fluggesellschaften unterschiedlich stark von den emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen betroffen, was sich negativ auf die Wettbewerbssituation auswirkt.

So hatten sich Nicht-EU-Staaten wie die Vereinigten Staaten, Russland, die Volksrepublik China und Indien vehement gegen die Einbeziehung in den Europäischen Emissionshandel ausgesprochen. Um eine multilaterale Lösung zu befördern und insbesondere den Verhandlungsprozess über globale marktbasierende Maßnahmen zur Minderung der Luftverkehrsemissionen auf Ebene der International Civil Aviation Organization (ICAO) zu unterstützen, beschloss die EU zunächst nur für das Jahr 2012 die Aussetzung der Berichts- und Abgabepflichten für Flüge, die außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beginnen oder enden (sog. „Stop-the-Clock“-Resolution). Alle i Flüge innerhalb des EWR blieben für diesen Zeitraum jedoch weiterhin emissionshandelspflichtig. Auf der im Herbst 2013 abgehaltenen ICAO-Vollversammlung haben sich die Mitgliedsstaaten darauf verständigt, bis 2016 eine globale Emissionshandelslösung zu entwickeln und die „Stop-the-Clock-Regelung“ bis Ende 2016 aufrecht zu halten. Dies führt dazu, dass Fluggesellschaften, die (wie die Mitglieder der airberlin group) vorwiegend innerhalb des EWR operieren, stärker durch die emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen belastet sind als Wettbewerber, die ausschließlich außerhalb oder in geringem Maße innerhalb des EWR operieren.

Wie das EU-Emissionshandelssystem ab 2017 ausgestaltet werden soll, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch offen.

*Maßnahmen zur Risikominderung:* Die airberlin group setzt sich sowohl in direkten politischen Gesprächen als auch bei den nationalen und Brüsseler Luftverkehrsverbänden für eine globale marktbasierende Maßnahmen-Lösung ein, um dem Risiko eines europäischen Alleingangs entgegen zu wirken. Zur Erfüllung der emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen hat die airberlin group für den nicht kostenfrei zugeteilten Anteil an Emissionszertifikaten Sicherungsgeschäfte getätigt. Die airberlin group hat sich für die Jahre 2013 und 2014 mit einer ausreichenden Anzahl an Emissionszertifikaten, deren physische Abgabe auf den 30. April 2015 terminiert wurde, ausgestattet.

Die vorgenannten Absicherungsinstrumente schützen die airberlin group jedoch nicht vollständig gegen den nachteiligen Effekt eines Preisanstiegs für Emissionszertifikate im Rahmen des Emissionshandelssystems (siehe auch untenstehend den Risikofaktor „Finanzrisiken“).

## **FINANZRISIKEN**

### **Risiken aufgrund von Schwankungen der Treibstoffpreise, Zinssätze und Wechselkurse sowie der Preise für Luftverkehrsverschmutzungsrechte**

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

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die Schwankungen der Treibstoffpreise, Zinsen und Wechselkurse werden durch international marktübliches, revolvierendes Hedging umfassend abgesichert. Dazu werden mit namhaften internationalen Finanzdienstleistern Absicherungsgeschäfte abgeschlossen. Zur systematischen Steuerung der Zins- und Währungsrisiken wird ein gruppenweites Treasury Management System eingesetzt und zur Steuerung der Risiken aus Preisänderungen für Treibstoff und Emissionszertifikaten ein separates Commodity Management System innerhalb des bestehenden Risikomanagementsystems. Dabei erfolgt neben der Darstellung aller Grundgeschäfte und der entsprechend revolvierend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte eine umfassende Kalkulation der marktgerechten Bewertung und Effektivität der eingegangenen Sicherungsbeziehungen. Es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass die Absicherungsstrategie der airberlin group erfolgreich sein wird oder dass die Gegenseite eines Absicherungsgeschäfts nicht in die Insolvenz gerät und ihre Verpflichtungen erfüllt.

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

### **Zukünftige Finanzierung**

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

Für die airberlin group fallen zudem Finanzierungskosten für die bestehenden Finanzierungen für Fluggerät und Zinszahlungen im Rahmen von ausstehenden Anleihen an. Wenn die airberlin group nicht in der Lage sein sollte, ausreichende Umsatzerlöse zur Deckung dieser Zahlungsverpflichtungen zu generieren, könnte dies einen negativen Effekt auf die Finanzlage der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Um das Finanzierungsrisiko zu minimieren, sichert airberlin sich die Finanzierung weit im Voraus vor den Auslieferungsterminen unter Berücksichtigung der individuellen Marktgegebenheiten. Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Vorgaben zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren und unterstützen.

### **Restrukturierung**

Die Gesellschaft hat in 2014 ein umfassendes Restrukturierungsprogramm erarbeitet, dessen voller positive Ergebniseffekt in 2016 erwartet wird. Im Rahmen dieses Restrukturierungsprogramms hat die Gesellschaft u.a. ihr Netzwerk fokussiert und ist dabei, eine einheitliche Kurz- und Mittelstrecken-Flotte einzuführen, um die Produktivität zu steigern. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die operative Performance der airberlin group zu verbessern und nachhaltige Profitabilität zu erlangen. Sollte die Gesellschaft nicht in der Lage sein, dieses Restrukturierungsprogramm vollständig umzusetzen, oder sollte dieses Programm die Erwartungen der Gesellschaft nicht erfüllen, könnte dies erheblichen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die einheitliche Steuerung und Berichterstattung des Restrukturierungsprogramms gewährleistet eine zeitnahe Transparenz über Status und Resultate der einzelnen Bausteine des Programms und ermöglicht die kurzfristige Einleitung erforderlicher Gegenmaßnahmen.

### **Finanzierungsrisiken aufgrund saisonaler Schwankungen**

Die Nachfrage nach Dienstleistungen von airberlin verändert sich im Jahresverlauf, was zu schwankenden Quartalsergebnissen führt. Geschäftsbedingt ist die Nachfrage in der Sommersaison von Mai bis Oktober am höchsten und in der Wintersaison von November bis April am niedrigsten (mit Ausnahme der Tage um Weihnachten, Neujahr und Ostern). Daher schwanken die Auslastung der airberlin Flugzeuge und die Profitabilität im Jahresverlauf. Wenn Flugannullierungen oder andere Faktoren auftreten, die die Auslastung der Flugzeuge nachteilig beeinflussen, speziell in der Sommersaison, können diese einen besonders negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage der airberlin group haben.

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

### **Beanstandung der Vorauszahlungspraxis**

Im Mai 2013 hat airberlin zusammen mit allen anderen größeren deutschen Fluggesellschaften einen Brief der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen e.V. erhalten, in dem airberlin aufgefordert wurde, die Praxis zu unterlassen, die vollständige Bezahlung des Flugpreises bei Buchung zu verlangen. Am 25. Juni 2013 hat die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen gegen airberlin vor dem

Landgericht Berlin Unterlassungsklage wegen unlauteren Wettbewerbs eingereicht. airberlin teilt die Ansicht der Verbraucherzentrale nicht und beabsichtigt nicht, die ihres Erachtens rechtmäßige Vorauszahlungspraxis zu ändern. In erster Instanz hat das Gericht die Klage gegen airberlin abgewiesen. Dennoch kann zum jetzigen Zeitpunkt der Ausgang dieses Rechtsstreits nicht mit Sicherheit vorausgesehen werden, da die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen Berufung eingelegt hat. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Gesetzgebungsverfahren zur Buchungs- und Vorauszahlungspraxis eingeführt werden. Falls die dargestellte und deutschlandweit verbreitete Praxis durch ein Gericht für unzulässig erkannt werden würde (einschließlich im Rahmen von gegen andere Fluggesellschaften laufenden Parallelverfahren) oder durch neue Gesetze unrechtmäßig werden würde, könnte dies einen erheblichen negativen Effekt auf die Finanzlage der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin verteidigt vor Gericht weiterhin die Rechtmäßigkeit der bestehenden Praxis.

### **OPERATIVE RISIKEN**

Die operativen und technischen Risiken eines Flugbetriebs, die bei airberlin als international tätiger Fluggesellschaft immanent vorliegen, werden im Rahmen des Risikomanagements ebenfalls systematisch erkannt, bewertet und durch entsprechende Maßnahmen gesteuert.

#### **Verzögerte Inbetriebnahme BER**

Durch die verzögerte Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER), dessen Eröffnung ursprünglich für den 3. Juni 2012 geplant war und sich laut Aussage der Flughafenbetriebsgesellschaft weiterhin verzögert bis mindestens in die zweite Jahreshälfte 2017, muss der bisherige und kleinere Flughafen Berlin Tegel (TXL), der bereits an der Kapazitätsgrenze operiert und über keine ausreichende Infrastruktur verfügt, weiterhin genutzt werden. Das auf die BER Kapazität ausgelegte vergrößerte Flugprogramm von AB muss nun in TXL durchgeführt werden. Die weitere Verzögerung der Eröffnung des neuen BER Flughafens oder Schwierigkeiten beim Betrieb des Flughafens könnte einen zusätzlichen, erheblich nachteiligen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die operative Performance der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung:* Die Umsetzung von verschiedenen Maßnahmen zielen darauf ab, die im Hinblick auf Kapazität und Infrastruktur bestehenden Beschränkungen am TXL Flughafen zu minimieren. airberlin hält ständigen Kontakt zum Flughafenmanagement.

#### **Sicherheit (safety) und Unfallverhütung**

Reputation und Geschäftstätigkeit der airberlin group sind von der Fähigkeit abhängig, schwere Störungen und Unfälle proaktiv zu vermeiden. Sollte es dennoch zu einem Zwischenfall kommen, ist es wichtig, mit diesen effektiv umzugehen. Ein Flugunfall oder eine Störung könnte nicht nur die Reparatur oder den Ersatz des beschädigten Flugzeugs und die damit verbundene Außerbetriebnahme

beinhalten, sondern auch Ansprüche von verletzten Passagieren und von Angehörigen von verunglückten Passagieren. Sollten ein erhebliches Sicherheitsversäumnis festgestellt werden oder ein Zwischenfall auftreten oder sollte airberlin nicht in der Lage sein, mit einem Flugunfall oder einer Störung effektiv umzugehen, könnte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Reputation, Geschäftstätigkeit und die operative beziehungsweise finanzielle Performance der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die Gewährleistung von Sicherheit gehört für die airberlin group zur vorrangigen Aufgabe. Um dieses Risiko zu minimieren, verfügt die airberlin group über ein umfangreiches Safety Management System, welches sich durch alle operationalen Bereiche wie Flugbetrieb, Training, Technik oder Bodenabfertigung zieht. Sicherheitsrelevante Informationen werden in diesem System gebündelt und verknüpft, um negative Trends und potenzielle Gefahren frühzeitig zu erkennen und proaktiv gegenzusteuern. Sollte es dennoch zu einem Zwischenfall kommen, hat die airberlin group Krisenpläne entwickelt und schult die Mitarbeiter laufend im Umgang mit Krisensituationen. Darüber hinaus hat die airberlin group eine Versicherung für solche Unfälle und Störungen, die den Marktstandards in der europäischen Luftfahrtindustrie entspricht.

### **Sicherheit (security)**

Wie bei allen wie bei allen Unternehmen in der Luftfahrt ist die Geschäftstätigkeit der airberlin group den Gefahren durch zivile, politische oder militärische Konflikte, Aufstände oder Terrorismus beziehungsweise Bedrohungen und Angriffen seiner Sicherheit ausgesetzt.

Die sich ständig ändernde globale Sicherheitslage und aktuelle politische Entwicklungen erfordern stete Überprüfungen und Anpassungen im Bereich Security, um die Sicherheit unseres Flugbetriebes, unserer Kunden und unserer Mitarbeiter gewährleisten zu können. Insbesondere die Sicherheitslage in Nordafrika und im Nahen Osten der letzten Jahre, die andauernden Auseinandersetzungen in der Ost-Ukraine sowie die weiterhin weltweit bestehende Bedrohung durch terroristische Anschläge haben von der airberlin group und vom zivilen Luftverkehr insgesamt umfassende Sicherheitsmaßnahmen gefordert. Die Ausweitung beziehungsweise Fortsetzung bestehender Konflikte oder ähnlicher Zustände, insbesondere wenn diese sich gegen den Luftverkehr richten oder für die airberlin group wichtige Märkte betreffen, könnten erhebliche nachteilige Effekte auf die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und auf die airberlin group haben. Wenn es nicht gelingt, eine erhebliche Sicherheits- oder Terrorismusbedrohung beziehungsweise einen Angriff zu verhindern oder zu vereiteln beziehungsweise effektiv damit umzugehen, könnte dies einen nachteiligen Effekt auf die Reputation, Geschäftstätigkeit und finanzielle Performance der airberlin group haben. Darüber hinaus könnten zukünftige Terrorangriffe oder andere Konflikte zu erhöhten Sicherheitsbestimmungen für den Luftverkehr führen, wodurch die operativen Kosten der airberlin group ansteigen würden.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Der Bereich Security Management der airberlin group greift auf ein internationales Netzwerk aus Sicherheitsbehörden, Partnerairlines sowie Sicherheitsunternehmen



zurück, um die weltweite Sicherheitslage sowie Entwicklungen zu überwachen. Durch regelmäßige Sicherheitsanalysen und Sicherheitsüberprüfungen vor Ort werden die von der airberlin group angelegten Standorte und die dort durchgeführten Sicherheitsmaßnahmen validiert und im Hinblick auf Terrorismus, Kriminalität und ordnungspolitische Strukturen überprüft. Ziel des Security Management Systems ist es, frühzeitig Ereignisse zu analysieren, um proaktiv auf mögliche Gefahren reagieren zu können und bereits im Vorfeld effektive Maßnahmen einzuleiten bzw. um bei einem Vorfall entsprechend schnell und effektiv handeln zu können. Die airberlin group verfügt über Krisenmanagementprozesse, die auch möglichen zivilen und politischen Konflikten in den Zielländern Rechnung tragen. Bei länger anhaltenden Konflikten beobachtet airberlin die Situation intensiv, um gegebenenfalls durch eine Anpassung der Flugrouten oder des Streckennetzes zu reagieren. Die Luftsicherheitsmaßnahmen der airberlin group erfüllen die strengen nationalen sowie internationalen Anforderungen an Luftfahrtunternehmen und werden darüber hinaus durch regelmäßige Qualitäts- und IOSA (IATA Operational Safety)-Audits überprüft und bestätigt.

### **Flughafen-, Transit- und Landegebühren sowie Sicherheitsentgelte**

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

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

### **Beziehung zu Mitarbeitern**

Die Mitarbeiter der airberlin group sind zum Teil gewerkschaftlich organisiert und über etliche Tarifverträge abgedeckt, die die Arbeitsbedingungen und Vergütung regeln. Diese Verträge werden mit den Gewerkschaften in regelmäßigen Abständen neu verhandelt. Die airberlin group könnte sich im Zuge solcher Neuverhandlungen einem Streik ihrer Mitarbeiter ausgesetzt sehen oder generell einem Streik oder Arbeitskämpfen der gesamten Luftfahrtindustrie. Solche Ereignisse könnten erhebliche nachteilige Effekte auf die Fähigkeit der airberlin group haben, die Profitabilität zu bewahren beziehungsweise zu erreichen und somit auf deren Geschäftstätigkeit sowie Finanz- und Ertragslage.

Der Erfolg der airberlin group hängt von der Leistung der Mitglieder des Board, der leitenden Angestellten und der Manager in Schlüsselpositionen ab. Der Abgang oder eine erhebliche Veränderung in der Geschäftsleitung der airberlin group könnte zu einem großen Verlust an Expertise führen und

zu einem Vertrauensverlust in die airberlin group seitens der Investoren und könnte einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die airberlin group steht in regelmäßigem Kontakt zu ihren Mitarbeitern, deren Vertretern und den Gewerkschaften, um einer Eskalierung von Streitigkeiten vorzubeugen.

### **Umwelt- und Gesundheitsrisiken**

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

Darüber hinaus kann auch der Ausbruch einer Pandemie einer Infektionskrankheit wie etwa Vogelgrippe oder Ebola eine erhebliche Störung des Netzwerks verursachen. Solche Störungen, insbesondere wenn diese zu den Hauptreisezeiten eintreten, könnten zu einem Rückgang der Reisehäufigkeit, erhöhter Mitarbeiterabwesenheit und Umsatzeinbußen führen und haben einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit sowie auf die Finanz- und Ertragslage der airberlin group.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Um diesem Risiko zu begegnen, hat die airberlin group entsprechende Prozesse installiert, um auf die oben beschriebenen Ereignisse reagieren und die Folgen durch Maßnahmen des Krisenmanagements nach Möglichkeit reduzieren zu können. Es werden regelmäßig Krisenmanagementübungen abgehalten.

## **IT-Risiken**

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

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

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

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

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

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

Der IWF sieht die Weltwirtschaft im laufenden Jahr 2015 von gegenläufigen Faktoren beeinflusst. Mit einem Realwachstum von 3,5 Prozent wird eine nur leichte Belebung gegenüber dem Vorjahr erwartet. Zwar soll sich der kräftige Ölpreyrückgang positiv auswirken, die im Zuge der niedrigeren mittelfristigen Wachstumserwartungen zu verzeichnende Investitionsschwäche wird diesen Effekt jedoch mehr als kompensieren.

Darüber hinaus erwartet der IWF für 2015 deutliche Wachstumsdivergenzen in den einzelnen Ländern und Regionen. Aufgrund der anhaltend lebhaften Inlandsnachfrage soll die US-Wirtschaft um 3,6 Prozent und damit sogar noch stärker als 2014 (+2,4 Prozent) wachsen. Der Euroraum wird hingegen mit 1,2 nach 0,8 Prozent im Berichtsjahr nur in vergleichsweise geringem Maße zulegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus einer erwarteten Wachstumsverlangsamung in Deutschland von 1,5 Prozent in 2014 auf 1,3 Prozent in 2015. Andere wichtige Euroländer wie Frankreich, Italien und Spanien sollen von niedrigem Niveau aus jedoch etwas stärker wachsen. Außerhalb der Eurozone wird für Großbritannien eine leichte Beschleunigung des vergleichsweise hohen Wachstums des Vorjahres erwartet und von einem Plus von 2,7 Prozent ausgegangen.

Während die inzwischen sehr expansive Wirtschaftspolitik in Japan 2015 nur zu einer geringen Wachstumsbelebung führen wird, soll das Wirtschaftswachstum in China sogar weiter zurückgehen. Nach 7,4 Prozent in 2014 soll die chinesische Wirtschaft im laufenden Jahr nur noch um 6,8 Prozent wachsen. Russland sieht der IWF 2015 in einer schweren Rezession mit einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um drei Prozent, nachdem sich das Wachstum 2014 mit 0,6 Prozent schon mehr als halbiert hatte.

## **Die internationale Luftfahrt im Jahr 2015**

Die in der IATA zusammengeschlossenen Linienfluggesellschaften erwarten im laufenden Jahr eine positive Ertragsentwicklung. Wesentliche Einflussfaktoren sind die gefallenen Rohstoffpreise, insbesondere Treibstoff, und steigende Volumina. Die Airlines gehen trotz mancher Zweifel an der weiteren Entwicklung der Weltkonjunktur von einer Fortsetzung dieser Trends im Jahresverlauf aus. Dem steht ein fallender Trend bei den Yields gegenüber, der sich im Schlussquartal 2014 beschleunigt hat. Hier könnten sich die fallenden Treibstoffpreise niederschlagen, die wettbewerbsbedingt zu niedrigeren Treibstoffzuschlägen in den Ticketpreisen führen.

Die IATA erwartet im Jahr 2015 einen globalen Anstieg der Passagierzahlen um 6,8 Prozent auf 3,53 Mrd. nach 3,31 Mrd. in 2014 und ein um 7,0 Prozent auf 6,55 Bill. nach 6,13 Bill. ausgeweitetes RPK-Aufkommen. Zum Wachstum der Passagierzahlen soll der Tourismus mit einem erwarteten Anstieg der Urlaubsbudgets der Verbraucher um 4,3 Prozent auf weltweit 644 Mrd. USD beitragen.

Bei einer Zunahme der gesamten Flotte der IATA-Gesellschaften um 3,6 Prozent auf knapp über 26.000 Maschinen und einem Anstieg der Kapazität um 5,5 Prozent auf 3,7 Millionen Sitzplätze bzw. um 7,3 Prozent bei den ASK wird ein Rückgang der Auslastung von 79,9 Prozent auf 79,6 Prozent erwartet. Für Europa wird die folgende Entwicklung erwartet: Bei einer Zunahme des ASK um 5,8 Prozent werden die RPK nur um 5,5 Prozent zulegen, so dass auch hier die Auslastung leicht zurückgeht.

Die Fluggesellschaften sollen 2015 auf der EBIT-Ebene eine Marge von 6,0 Prozent erzielen nach 5,1 Prozent im Vorjahr. Wesentliche Ursache: Der wichtige Kostenfaktor Treibstoff soll bei einem um 5,1 Prozent höheren Verbrauch mit 192 Mrd. USD nach 204 Mrd. USD (2014) um 5,6 Prozent niedriger ausfallen. Nach Zinsen und Steuern, letztere werden aus Sicht der IATA auch im laufenden Jahr wieder um 7,2 Prozent höher liegen, erwartet der Verband eine Zunahme der Nettogewinne auf insgesamt 25,0 Mrd. USD nach 19,9 Mrd. USD im Vorjahr. Die Nettomarge stiege danach von 2,7 Prozent auf 3,2 Prozent. Bei den europäischen Airlines wird von einer Ausweitung der Nettogewinne von 2,7 Mrd. USD auf 4,0 Mrd. USD ausgegangen. Die Nettomarge würde damit von 1,3 Prozent im Vorjahr auf 1,8 Prozent im laufenden Jahr 2015 steigen.

### **PROGNOSEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015**

Das aktuelle Restrukturierungsprogramm wird im Geschäftsjahr 2015 fortgeführt und voraussichtlich 2016 abgeschlossen. Es setzt sich während dieses Zeitraums aus drei Phasen zusammen: In der ersten Phase bis zum dritten Quartal 2015 werden alle Managementstrukturen und -prozesse auf ihren Mehrwert und ihre Steuerungsqualität hin überprüft und – wenn notwendig – angepasst. Hierdurch sollen nach der inzwischen abgeschlossenen Vereinheitlichung der organisatorischen Aufstellung der airberlin group über die verschiedenen Plattformen hinweg weitere Synergien und Effizienzverbesserungen erzielt werden. Des Weiteren sollen insbesondere die in der Netzplanung, dem Revenue-Management und im Vertrieb vorhandenen hohen Verbesserungspotentiale gehoben werden.

Beginnend mit dem 5. Mai 2015 wird airberlin ihr Tarifkonzept für die Kurz- und Mittelstrecke erweitern. Damit fokussiert airberlin das Angebot noch spezifischer auf die Wünsche und Bedürfnisse ihrer Fluggäste. Eine wesentliche Bereicherung stellt hier der attraktive oneway-Tarif „JustFly“ zu stark vergünstigten Preisen beginnend ab 44 Euro dar. Fluggäste konnten anlässlich der Internationalen Tourismus Börse diesen Tarif schon Anfang März in einer exklusiven Sneak-Preview kennenlernen. Airberlin stellte eine Woche lang eine Million Tickets zur Verfügung. Für Geschäftsreisende bietet airberlin zusätzlich das besondere Servicepaket FlyFlex+ an. Damit soll das Tarifkonzept von airberlin zukünftig vier Tarife beinhalten: JustFly, FlyDeal, FlyClassic und FlyFlex+.

In einer zweiten Phase, deren Abschluss Ende des ersten Quartals 2016 geplant ist, soll – schon während des ersten Halbjahres 2015 – die Kapazität optimiert werden. Im Anschluss daran ist die entsprechende Anpassung der Kostenstruktur vorgesehen. Des Weiteren werden mit Hilfe einer neuen Revenue Management Strategie erhebliche Yield-Verbesserungen angestrebt. Die Neuausrichtung verschiedener Vertriebswege ist ebenso in der Planung wie eine Erhöhung der Marktanteile durch eine engere Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Partner-Airlines. Die Marktanteile sollen insbesondere in strategischen Zielmärkten und den Drehkreuzen der airberlin sowie über neue Partnerschaften ausgebaut werden. Gleichzeitig steht der Rückzug aus nicht-strategischen Märkten auf dem Programm. Insgesamt sollen damit die Marktsegmentierung – als Anbieter von Linienverkehr in Europa, unabhängiger Touristik Carrier und als Full-Service Airline auf der Langstrecke – verbessert und eine stärkere Konzentration auf das Kerngeschäft erreicht werden.

Phase drei soll ab April 2016 starten. Im Fokus stehen dann der Ausbau der Profitabilität und weiteres Wachstum. Hierzu sollen über die in den beiden vorangegangenen Phasen erzielten Fortschritte hinaus neue Langstreckendestinationen, die wachstumsorientierte Weiterentwicklung der Multi-Hub- und Plattform-Strategien, das Outsourcing von Nicht-Kernaktivitäten und eine konsequente Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur als Basis für das zukünftige Wachstum dienen.

Vor dem Hintergrund der im Risikobericht (Seiten 50 bis 65) dargestellten Risiken geht airberlin im laufenden Geschäftsjahr 2015 von einer positiven Entwicklung bei den verkauften Passagierkilometern (RPK) und damit – trotz des unvermindert starken Preiswettbewerbs – auch von einer Verbesserung der Durchschnittserlöse (Yields) aus. Die Entwicklung seit Jahresanfang stimmt hier hoffnungsvoll: Unabhängig von der gegenüber dem Vorjahr geringeren Passagierzahlen haben die RPK spürbar zugelegt, wobei die Auslastung auf einem für die Jahreszeit befriedigenden Niveau verharrte.

Weitere positive Auswirkungen auf die Erlösentwicklung werden von der systematischen Weiterentwicklung des Produktangebots, der weit fortgeschrittenen Streckennetzoptimierung und der weiter intensivierten Zusammenarbeit mit unseren Partnern, unter anderen Etihad Airways, sowie innerhalb der **oneworld** Allianz erwartet. Insbesondere bei den Codeshares wird mit einer Fortsetzung des dynamischen Wachstums der letzten Jahre gerechnet. Als Folge daraus erwartet airberlin im laufenden Geschäftsjahr eine Erlössteigerung.

Zwar wird das laufende Restrukturierungsprogramm auch im laufenden Jahr noch zu Belastungen führen, mit seiner fortschreitenden Umsetzung und als Folge der angestrebten Yield-Verbesserung wird für das Geschäftsjahr 2015 dennoch von einer gegenüber 2014 spürbaren Verbesserung des Ergebnisses ausgegangen. Wir erwarten, dass wir nach vollständiger Umsetzung des Restrukturierungsprogramms im Laufe der nächsten zwei Jahre in der Lage sein werden, die Gewinnzone zu erreichen.

## **GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES KONZERNS**

Die airberlin group hat eine länger als erwartete Wegstrecke zurückzulegen, um zu nachhaltiger Profitabilität zu gelangen. Die Gesellschaft hat mit dem erfolgreichen Abschluss des Turbine Programms 2014 die hierdurch vorgesehenen Verbesserungen erzielt. Diese haben sich allerdings vor allem angesichts weiterer Wettbewerbsverschärfungen als nicht ausreichend erwiesen zur Erlangung nachhaltiger Profitabilität. Daher wurde noch im Geschäftsjahr 2014 ein umfassendes Restrukturierungsprogramm in die Wege geleitet, das bis 2016 abgeschlossen wird.

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



# **NACHTRAGSBERICHT**

1. Februar 2015: Das Board of Directors überträgt Herrn Stefan Pichler die Verantwortung des Chief Executive Officer (CEO) und Chairman des Management Board. Als CEO wird Herr Pichler auch zum Executive Director des Board of Directors ernannt. Er folgt in diesen Ämtern Wolfgang Prock-Schauer, der der Gesellschaft als Chief Strategy and Planning Officer und damit als Mitglied des Management Board bis zum 28. Februar 2015 weiterhin zur Verfügung stand.

28. Februar 2015: Wolfgang Prock-Schauer, Chief Strategy and Planning Officer (CSPO) und ehemaliger CEO verlässt die Gesellschaft.

2. März 2015: Heinz-Peter Schlüter, seit 1. April 2008 Non-Executive Director Mitglied des Board of Directors, verlässt die Gesellschaft. Daraufhin hat das Board Herrn Dr. Alfred Tacke zum Non-Executive Director berufen.

1. April 2015: Arnd Schwierholz übernimmt das Amt des Chief Financial Officer (CFO) der Gesellschaft. Zuvor war er bereits seit Oktober 2014 als stellvertretender CFO tätig. Er folgt auf Ulf Hüttmeyer, der aus der Gesellschaft ausscheidet.

24. April 2015: airberlin gibt Veränderungen im Management Board zum 1. Juni 2015 bekannt. Julio Rodriguez wird neuer Chief Commercial Officer (CCO). Er folgt auf Götz Ahmelnmann, der airberlin verlässt. Flugkapitän Oliver Lackmann übernimmt zusätzlich zu seiner Funktion als Accountable Manager die neu geschaffene Position Chief Flight Operations Officer (CFOO). Marco Ciomperlik, bis dahin Chief Restructuring Officer, übernimmt die ebenfalls neu geschaffene Position Chief Production Officer (CPO).



**STEFAN PICHLER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## **CORPORATE GOVERNANCE BERICHT**

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

### **ZUSAMMENSETZUNG DES BOARD**

Am 31. Dezember 2014 bestand das Board der Gesellschaft aus den folgenden zehn Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman of the Board), James Hogan (Vice Chairman of the Board), Joachim Hunold, James Rigney, Ali Sabancı, Heinz-Peter Schlüter, Dr. Lothar Steinebach, Nicholas Teller, Andries van Luijk und Johannes Zurnieden sowie aus dem Executive Director Wolfgang Prock-Schauer. In 2014 hat das Board 11 Sitzungen abgehalten.

Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 trat Herr Prock-Schauer von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Herr Stefan Pichler übernahm beide Positionen mit Wirkung zum 1. Februar 2015. Herr Wolfgang Prock-Schauer nahm seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 der Gesellschaft beitrug, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied. Am 10. Februar 2015 trat Herr Heinz-Peter Schlüter von seinem Amt als Non-Executive Director und Dr. Alfred Tacke wurde zum unabhängigen Non-Executive Director ernannt.

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

### **NonExecutive Directors und Unabhängigkeit**

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

- ▶ konstruktives Hinterfragen und Beitrag zur Entwicklung der Strategien,
- ▶ eingehende Prüfung der Leistung und der Ziele des Managements sowie die Überwachung der Performanceberichterstattung,
- ▶ sich davon zu überzeugen, dass Finanzinformationen zutreffend sind und dass das Finanzcontrolling und die Risikomanagementsysteme robust und belastbar sind,

- ▶ Festlegung einer angemessenen Vergütung der Executive Directors in Abstimmung mit dem Vergütungsausschuss,
- ▶ so zu handeln, wie es nach ihrer in gutem Glauben vorgenommenen Einschätzung dem Erfolg der Gesellschaft zum Wohl der Gesamtheit ihrer Stakeholder am ehesten dient.

Das Board ist davon überzeugt, dass der Chairman und alle Non-Executive Directors im Jahr 2014 in ausreichendem Maße Zeit investiert haben, um ihre Aufgaben als Boardmitglieder zu erfüllen, und dass ihre Beiträge und Leistungen weiterhin verständlich, wirkungsvoll, rechtzeitig und von Bedeutung waren. Der Ernennungsausschuss überprüft laufend die Interessen der Non-Executive Directors, um sicherzustellen, dass die Effektivität des Board nicht gefährdet ist. Die wichtigsten externen Verpflichtungen des Chairman of the Board, Dr. Hans-Joachim Körber, haben sich im Laufe des Berichtsjahres nicht geändert.

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

Nach sorgfältiger Beratung hat das Board die Feststellung getroffen, dass die Herren Schlüter, Tacke, Teller, Zurnieden, Steinebach und van Luijk unabhängige Non-Executive Directors sind. Bei diesen Festlegungen hat das Board die relevanten externen Verpflichtungen dieser Non-Executive Directors während des Berichtszeitraums berücksichtigt. Das Board hat zudem berücksichtigt, ob sie trotzdem in ihrem Urteilsvermögen und hinsichtlich ihrer Person unabhängig sind und keine Umstände bzw. Beziehungen vorliegen, die ihr Urteilsvermögen beeinträchtigen könnten. Nach Abschluss seiner Überlegungen ist das Board davon überzeugt, dass die Unabhängigkeit der oben genannten Non-Executive Directors, die in der Geschäftsführung von Unternehmen tätig sind und/oder andere Positionen außerhalb der airberlin group innehaben, nicht beeinträchtigt ist.

Darüber hinaus hat das Board die Unabhängigkeit von Herrn Zurnieden und Herrn Teller eingehend geprüft. Zum Zeitpunkt der nächsten Hauptversammlung („HV“) werden beide Herren dem Board seit neun Jahren angehören. Damit werden sowohl Herr Zurnieden als auch Herr Teller das im UK Corporate Governance Code festgelegte Kriterium hinsichtlich der Dienstzeit in Bezug auf die Unabhängigkeit von Non-Executive Directors nicht erfüllen; sie erfüllen aber alle anderweitigen Kriterien für die Unabhängigkeit. Das Board hat festgestellt, dass sowohl Herr Zurnieden als auch Herr Teller trotz der Dauer ihrer Tätigkeit im Board die Kriterien des Board für die Unabhängigkeit von Non-Executive Directors erfüllen. Das Board wird diese Frage auch in Zukunft weiterverfolgen. Das Board ist davon überzeugt, dass Herr Zurniedens und Herr Tellers Erfahrung als langjährige Mitglieder des Board für die Gesellschaft einen unschätzbaren Wert an Wissen, Perspektive und Kontinuität darstellt. Ferner ist das Board davon überzeugt, dass beide Herren weiterhin konstruktive Beiträge zu den Diskussionen des Board liefern, sie die entscheidenden Merkmale für Unabhängigkeit aufweisen und dass ihre Unabhängigkeit von der Dauer ihrer Dienstzeit nicht beeinträchtigt sein wird.

Das Board hat festgestellt, dass jeder einzelne unabhängige Non-Executive Director das Board durch sein Maß an Fachkompetenz und seine langjährige Erfahrung stärkt, die er in seinem jeweiligen Berufs- und Geschäftsfeld erworben hat. Das Board hat dabei, wenn relevant, auch den Anteilsbesitz der oben genannten unabhängigen Non-Executive Directors an der Gesellschaft und deren finanzielle Interessen an der Gesellschaft in Relation zu der Gesamtheit an ausstehenden Aktien der Gesellschaft berücksichtigt (siehe Seite 20). Das Board kam zu dem Ergebnis, dass der jeweilige Anteilsbesitz und die finanziellen Interessen hinreichend gering sind, so dass diese nicht der Unabhängigkeit entgegenstehen.

### **DIE ARBEIT DES BOARD IM JAHR 2014**

Die im Berichtsjahr vom Board erörterten Themen umfassten unter anderem:

- ▶ die Positionierung und das Geschäftsmodell der Gesellschaft, einschließlich der weiteren Entwicklung des Streckennetzes und ihrer Partnerschaften, insbesondere der Partnerschaft mit Etihad Airways und **oneworld**,
- ▶ die Harmonisierung der airberlin group Flotte von Boeing auf Airbus Flugzeuge,
- ▶ die Umstrukturierung des Streckennetzes der airberlin group, um die Position der Gesellschaft in ihren Kernmärkten zu stärken und um nicht profitable Strecken zu streichen,
- ▶ den Stand der Umsetzung des Umstrukturierungsprogramms und den damit in Zusammenhang stehenden Maßnahmen, einschließlich Diskussionen mit unterschiedlichen Stakeholdern,
- ▶ die außergerichtliche Einigung mit den Betreibern des Flughafens BerlinBrandenburg BER bezüglich der Schadensersatzklage der airberlin aufgrund der wiederholten Verzögerungen bei der Eröffnung des Flughafens BerlinBrandenburg BER,
- ▶ die Umsetzung bestimmter Kapitalmarktmaßnahmen und
- ▶ die Einführung verbesserter Revenue-Management- und EDV-Systeme.

Während des Berichtszeitraums hat das Board zudem eine fundierte Beurteilung der internen Kontrollen und der wesentlichen Risiken der Gesellschaft und der airberlin group in ihrer Gesamtheit durchgeführt, einschließlich, aber ohne Einschränkung, aller wesentlichen Risiken, die das Geschäftsmodell, künftige Performance, Zahlungsfähigkeit oder Liquidität der Gesellschaft und/oder der airberlin group gefährden könnten. Eine Beschreibung dieser internen Kontrollen, wesentlichen Risiken und der Methoden, wie diese Risiken überwacht, gesteuert und minimiert werden, ist auf den Seiten 83 bis 84 ("Interne Kontrollen und Performance des Board"), 50 bis 65 ("Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten") sowie 85 bis 89 ("Bericht des Prüfungsausschusses") dargelegt.

Das Board, in Zusammenarbeit mit dem Prüfungsausschuss, überwacht die Risikomanagement- und interne Kontrollsysteme der Gesellschaft und der airberlin group und überprüft laufend, aber mindestens einmal im Jahr, ihre Effektivität.

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

### **MANAGEMENT BOARD**

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

Am 31. Dezember 2014 bestand das Management Board aus den folgenden sechs Mitgliedern: Chief Executive Officer Wolfgang Prock-Schauer, Chief Financial Officer Ulf Hüttmeyer, Chief Commercial Officer Götz Ahmelnann, Chief Strategy and Planning Officer John Shepley, Chief Restructuring Officer und stellvertretender Chief Operational Officer Marco Ciomperlik und Chief Human Resources Officer Dr. Martina Niemann.

Am 27. April 2014 wurde Herr Marco Ciomperlik zum Chief Restructuring Officer und Mitglied des Management Board ernannt. Zudem übernahm zum gleichen Zeitpunkt Herr John Shepley die Funktion des Chief Strategy and Planning Officer und trat interimistisch in das Management Board ein. Am 1. Juli 2014 übernahm Herr Götz Ahmelnann die Position des Chief Commercial Officer und trat in das Management Board ein, nachdem Herr Gregorowitsch im Dezember 2013 von diesem Amt zurückgetreten war. In der Zwischenzeit hatte Chief Executive Officer Wolfgang Prock-Schauer die Aufgaben des Chief Commercial Officer interimistisch mitübernommen. Mit Wirkung zum 1. August 2014 ist Herr Helmut Himmelreich aus dem Management Board ausgeschieden und hat sein Amt als Chief Operational Officer niedergelegt. Am 27. Oktober 2014 übernahm Herr Arnd Schwierholz die Funktion des Deputy Chief Financial Officer und hat seit der Übernahme dieses Amtes regelmäßig an den Sitzungen des Management Board teilgenommen und lieferte konstruktive Beiträge zu den Diskussionen des Management Board. Herr Schwierholz wurde mit Wirkung zum 1. April 2015 als Chief Financial Officer und Mitglied des Management Board ernannt, nachdem Herr Ulf Hüttmeyer zum gleichen Zeitpunkt von diesem Amt und dem Management Board zurücktrat. Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 trat Herr Prock-Schauer von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Zum gleichen Zeitpunkt übernahm Herr Stefan Pichler beide Positionen. Herr Prock-Schauer nahm seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 der Gesellschaft beitrug, bis er am 28. Februar 2015

aus der Gesellschaft ausschied. Im Februar 2015 trat Herr John Shepley von seiner interimistisch ausgeübten Funktion als Chief Strategy & Planning Officer zurück. Mit Wirkung zum 1. Mai 2015 wird Herr Ahmelmann aus dem Management Board ausscheiden und sein Amt als Chief Commercial Officer niederlegen. Mit Wirkung zum 1. Juni 2015 wird Julio Rodriguez die Position des Chief Commercial Officer übernehmen und in das Management Board eintreten. Ebenfalls mit Wirkung zum 1. Juni 2015 wird Herr Ciomperlik, der bis zu diesem Zeitpunkt die Position des Chief Restructuring Officer innehaben wird, die neu geschaffene Position des Chief Production Officer übernehmen. Außerdem wird Oliver Lackmann am 1. Juni 2015 die neu geschaffene Position des Chief Flight Operations Officer übernehmen und in das Management Board eintreten.

In seiner Position als Chairman of the Management Board und CEO war Herr Prock-Schauer 2014 – im Rahmen der Vorgaben des Board – für die Führung, die operative Steuerung und das Performancemanagement der airberlin group verantwortlich. Das Management Board tagt wöchentlich bzw. häufiger, wenn es die Umstände erfordern. Der Chairman of the Management Board kann Personen, die nicht Mitglieder des Management Board sind, wie zum Beispiel entsprechende Mitarbeiter oder externe Berater, zur Teilnahme an den Sitzungen einladen. Der Company Secretary, Michelle Johnson, unterstützt das Management Board.

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

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

## **AUSSCHÜSSE DES BOARD**

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

### **Prüfungsausschuss**

Die Richtlinien des Prüfungsausschusses sind vom Board dokumentiert und genehmigt.

Der Bericht des Prüfungsausschusses findet sich auf den Seiten 85 bis 89.

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

### **Ernennungsausschuss**

Am 31. Dezember 2014 bestand der Ernennungsausschuss aus den folgenden zwei Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (als Chairman des Ausschusses) und James Hogan sowie drei unabhängigen Non-Executive Directors: Dr. Lothar Steinebach, Heinz-Peter Schlüter und Johannes Zurnieden.

Der Ausschuss hat im Jahr 2014 drei Sitzungen abgehalten. Die Hauptaufgabe des Ausschusses besteht darin, das Board hinsichtlich der Zusammensetzung des Board, der Festlegung der Auswahlkriterien der Boardmitglieder und der Ausgewogenheit der Besetzung des Board zu unterstützen. Dabei berücksichtigt der Ausschuss die für das Board erforderlichen Kenntnisse, Qualifikation, Unabhängigkeit, Erfahrung, Geschlecht und Vielfalt. Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass Leitungsorgane von Unternehmen bessere Leistungen erbringen, wenn sie sich aus den am besten qualifizierten Personen zusammensetzen, die ein breites Spektrum an Sichtweisen und Hintergründen mitbringen. Die Gesellschaft sieht sich weiterhin in der Verpflichtung, eine vielfältige Belegschaft zu entwickeln und ein Arbeitgeber zu sein, der Chancengleichheit fördert. Daher strebt der Ernennungsausschuss Ausgewogenheit darin an, kompetente und hochkarätige Personen als Boardmitglieder zu bestellen, die gemeinsam eine angemessene Mischung an Fähigkeiten, Erfahrungen und Hintergründen einbringen, und gleichzeitig sicherzustellen, dass dennoch die am besten qualifizierte Person die Position erhält.

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

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

Darüber hinaus legt der Ausschuss die Nachfolgepläne für die Position des Chairman of the Board und des Chief Executive Officer fest. Der Ausschuss hält so viele Sitzungen ab wie notwendig, jedoch mindestens eine Sitzung pro Jahr. Die Ernennungen von Directors werden generell auf Basis eines vom Board und/oder von einem unabhängigen professionellen Beratungsunternehmen durchgeführten Prozesses der Suche vorgenommen. Die Gesellschaft hat keine Dienste eines unabhängigen professionellen Beratungsunternehmens für die Bestellung von Boardmitgliedern in Anspruch genommen.

#### **Die Tätigkeit des Ernennungsausschusses in 2014**

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2014 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- ▶ Sicherstellung, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Ernennung von Boardmitgliedern den erforderlichen Kontakt zu den wesentlichen Aktionären hielt,
- ▶ Überprüfung der Struktur, Größe und Zusammensetzung des Board und des Management Board (einschließlich der Qualifikation, Kenntnisse und Erfahrung der Mitglieder des Board und des Management Board) und Empfehlungen an das Board hinsichtlich Anpassungen,
- ▶ Überprüfung der Nachfolgepläne des Management Board,
- ▶ Bestimmung und Nominierung von zukünftigen Kandidaten, über die das Board und das Management Board entscheiden sollte, im Anschluss an die umfassende Neuordnung des Board und des Management Board,
- ▶ Erörterung von Nachfolgeplanungen für Directors und andere Führungskräfte unter Berücksichtigung der Herausforderungen und der Chancen, denen sich die Gesellschaft gegenüber sieht, und die Qualifikation und Erfahrung, die die Gesellschaft in der Zukunft benötigt,
- ▶ Sicherstellung, dass die vorgeschlagenen Non-Executive Directors vor ihrer Ernennung sämtliche Geschäftsinteressen offenlegen, die zu einem Interessenkonflikt führen können und Sicherstellung, dass sie dazu verpflichtet werden, sämtliche zukünftigen Geschäftsinteressen offenzulegen, die zu einem Interessenkonflikt führen könnten, sowie die
- ▶ Festlegung der Erklärung der Pflichten des Chairman of the Board und des Chief Executive Officer und Sicherstellung, dass sie in förmlicher Weise schriftlich über ihre jeweiligen Aufgaben und zeitlichen Verpflichtungen informiert wurden.



## **Vergütungsausschuss**

Am 31. Dezember 2014 bestand der Vergütungsausschuss aus drei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses), Johannes Zurnieden und Nicholas Teller sowie dem Non-Executive Director Dr. Hans-Joachim Körber. Mit Wirkung zum 10. Februar 2015 trat Herr Heinz-Peter Schlüter von seinem Amt als Non-Executive Director und seiner Position als Chairman des Ausschusses zurück. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens einmal pro Jahr. Im Jahr 2014 hat der Vergütungsausschuss sechs Sitzungen abgehalten. Der Vergütungsausschuss spricht gegenüber dem Board Empfehlungen bezüglich der Vergütung des Executive Directors und des Management Board aus, und zwar einschließlich Bonuszahlungen, gegebenenfalls auch Pensionsansprüchen sowie Vergütungen in Form von Aktien. Der Vergütungsausschuss überwacht und überprüft die Vergütungsrichtlinien der airberlin group. Er informiert das Board über seine Entscheidungen und jeweils über den neuesten Stand der allgemeinen Vergütungsrichtlinien der airberlin group. Der Ausschuss überprüft regelmäßig sowohl die Effektivität der Vergütungsrichtlinien der airberlin group hinsichtlich der Anreizmechanismen für leitende Mitarbeiter, den Shareholder Value zu steigern, als auch die Wettbewerbsfähigkeit der Vergütungsrichtlinien. Der Vergütungsbericht auf den Seiten 90 bis 102 enthält weitere Details zur Arbeit des Ausschusses.

## **Finanzausschuss**

Am 31. Dezember 2014 bestand der Finanzausschuss aus vier Non-Executive Directors: Nicholas Teller (als Chairman des Ausschusses), Dr. Hans-Joachim Körber, Ali Sabancı und James Rigney. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens zweimal pro Jahr. Im Jahr 2014 hat der Ausschuss drei Sitzungen abgehalten. Der Ausschuss überwacht und überprüft die Finanzplanung und die Finanzierungsrichtlinien der airberlin group und deren Umsetzung. Darüber hinaus unterstützt der Finanzausschuss das Board in verschiedenen Tätigkeiten (wie Investitionen, Veräußerung von Vermögenswerten oder Kapitaleinsatz), die einen erheblichen finanziellen Einfluss auf die Gesellschaft haben könnten. Er ist für die Überwachung der Hedgingstrategie und der Hedgingaktivitäten sowie des Finanzierungsbudgets verantwortlich und berät im Hinblick auf Finanzierungsmöglichkeiten. Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben arbeitet der Finanzausschuss eng mit dem Management Board und dem Chief Financial Officer zusammen.

### **Die Tätigkeit des Finanzausschusses im Jahr 2014**

Der Finanzausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2014 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

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

**SITZUNGEN DES BOARD UND DER AUSSCHÜSSE**

Soweit möglich wird von den Directors erwartet, dass sie an allen Boardsitzen, wichtigen Sitzungen der Ausschüsse und an der HV teilnehmen. Die entsprechenden Informationen über die bei der HV zur Diskussion anstehenden Themen werden allen Boardmitgliedern im Voraus zugesandt.

In der nachstehenden tabellarischen Übersicht ist die Teilnahme der Directors an den jeweiligen Sitzungen des Board und der Ausschüsse im Jahr 2014 im Einzelnen dargestellt:

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
<b>Gesamtanzahl der Sitzungen</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
<b>Teilnahme an den Sitzungen</b>					
Dr. Hans Joachim Körber CHAIRMAN OF THE BOARD, NON EXECUTIVE DIRECTOR	11	NZ	3	5	3
Wolfgang Prock-Schauer* CHIEF EXECUTIVE OFFICER, EXECUTIVE DIRECTOR, CHAIRMAN OF THE MANAGEMENT BOARD	10	NZ	NZ	NZ	NZ
Joachim Hunold NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	NZ	NZ	NZ	NZ
James Hogan NON-EXECUTIVE DIRECTOR, VICE-CHAIRMAN OF THE BOARD	9	NZ	3	NZ	NZ
James Rigney NON-EXECUTIVE DIRECTOR	8	NZ	NZ	NZ	2
Ali I. Sabanci NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	NZ	NZ	NZ	0
Heinz-Peter Schlüter** INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	7	4	2	4	NZ
Nicholas Teller INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR***	10	7	NZ	5	3
Johannes Zurnieden INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR***	10	NZ	2	5	NZ
Andries van Luijk INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	10	NZ	NZ	NZ	NZ

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
Dr. Lothar Steinebach INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	10	7	3	NZ	NZ

Die vorstehende Tabelle enthält keine Angaben zur Teilnahme von Gästen an Sitzungen.

„NZ“ steht für nicht zutreffend, da die entsprechende Person nicht Mitglied des jeweiligen Ausschusses ist.

\* Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 trat Herr Prock-Schauer von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Herr Stefan Pichler übernahm beide Positionen mit Wirkung zum 1. Februar 2015. Herr Wolfgang Prock-Schauer nahm seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 der Gesellschaft beitrug, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied.

\*\* Am 10. Februar 2015 trat Herr Heinz-Peter Schlüter von seinem Amt als Non-Executive Director zurück.

\*\*\* Weitere Informationen hinsichtlich der Überprüfung der Unabhängigkeit der Herren Teller und Zurnieden durch das Board ist auf Seite 73 dargelegt.

## **COMPANY SECRETARY**

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

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

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

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

## **POLITISCHE SPENDEN**

Gemäß der auf der HV 2014 erteilten Ermächtigung hat die airberlin group im Einklang mit ihren bestehenden Richtlinien keine politische Spenden getätigt. Die Definition des Companies Act 2006 in Bezug auf politische Spenden (political donations) ist sehr weit gefasst und beinhaltet rechtmäßig entstandene Kosten im Rahmen von Gesprächen mit Mitgliedern von Gesetzgebungsorganen

und meinungsbildenden Personen, um sicherzustellen, dass die Belange und Anliegen der airberlin group erörtert und berücksichtigt werden. Diese Tätigkeiten dienen nicht dazu, eine politische Partei zu unterstützen, und es entspricht den Richtlinien der airberlin group, keine Spenden für politische Zwecke im üblichen Verständnis zu tätigen. Die HV 2014 hat daher einen Beschluss gefasst, der die Directors ermächtigt, Spenden und Ausgaben zu tätigen, die anderenfalls die Bedingungen des Companies Act 2006 erfüllen könnten. Die ersuchte Ermächtigung ist auf einen Höchstbetrag von 100.000 GBP (bzw. den entsprechenden Wert in Euro) für jede Gesellschaft der airberlin group begrenzt bzw. soll für die gesamte airberlin group in Summe den Betrag von 100.000 GBP (bzw. den entsprechenden Wert in Euro) nicht übersteigen.

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

airberlin strebt strategische Vereinbarungen mit seinen Zulieferern an, die die Wichtigkeit von starken Zulieferern für airberlins geschäftlichen Erfolg betonen. Viele unserer Lieferverträge sind individuell ausgestaltet und auf airberlins geschäftliche Bedürfnisse zugeschnitten und tragen so dazu bei, eine angemessene Entlohnung der Zulieferer für die Bereitstellung ihrer Leistungen sicherzustellen, die vorab vereinbarte Leistungsvorgaben zu erfüllen und die airberlins eigenen, internen Leistungsvorgaben entsprechen.

Wir schließen solche Vereinbarungen unter Beachtung folgender Standards ab:

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

Zum 31. Dezember 2014 betrug die Dauer der Außenstände der airberlin group 11 Tage (2013: 11 Tage) und die der Gesellschaft 16 Tage (2013: 24 Tage).

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

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

### **AKTIONÄRSBEZIEHUNGEN**

Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass eine offene Kommunikation mit ihren Aktionären extrem wichtig ist. Im Rahmen der HV haben alle Aktionäre die Möglichkeit, direkt mit dem Board zu kommunizieren, einschließlich der Vorsitzenden der jeweiligen Ausschüsse. Im Einklang mit geltendem

Recht setzt die Gesellschaft alle Aktionäre über die HV rechtzeitig in Kenntnis, bei der der Chief Executive Officer den Geschäftsverlauf der airberlin group im Geschäftsjahr darlegt und erläutert und Fragen der Aktionäre beantwortet. Bei der HV wird die Anzahl der von Stimmrechtsbevollmächtigten abgegebenen Stimmen in Bezug auf jeden Beschluss sowohl in der Sitzung als auch anschließend auf der Internetseite der Gesellschaft bekannt gegeben. Jedes im Wesentlichen eigenständige Thema wird als getrennter Beschlusspunkt vorgetragen. Zudem hat die Gesellschaft erneut die Teilnahme von Aktionären an der HV 2014 durch die Bereitstellung eines Online-Abstimmungssystems für Aktionäre und Stimmrechtsbevollmächtigte über die Internetseite der Gesellschaft ermöglicht.

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

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

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

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

Die Directors sind für die Umsetzung und Überprüfung der Effektivität des Risikomanagements und der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft, einschließlich, aber ohne Einschränkung, des Prozesses der Finanzberichterstattung („financial reporting process“) und der Vorbereitung und Aufstellung des Konzernabschlusses der airberlin group, verantwortlich.

Die internen Kontrollverfahren dienen lediglich der angemessenen – wenngleich nicht absoluten – Absicherung hinsichtlich des Schutzes der Vermögensgegenstände der Gesellschaft gegen Missbrauch oder unberechtigte Verfügung sowie hinsichtlich des Risikos wesentlicher falscher Darstellungen oder Verluste oder der Nichterreichung von geschäftlichen Zielen.

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

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

Im Hinblick auf die Finanzberichterstattung verfügt die airberlin group über ein umfassendes Budgetierungssystem und das Board hat das Jahresbudget der airberlin group zu genehmigen. Revidierte Prognosen („forecasts“) für das Jahr sind quartalsmäßig oder häufiger zu berichten. Die tatsächliche Ertragslage auf Betriebs- und auf Konzernebene wird berichtet und auftretende Abweichungen werden geprüft.

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

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

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

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

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

Da die Gesellschaft nicht in Großbritannien börsennotiert ist, besteht keine Verpflichtung, gemäß den Vorschriften der UK Listing Rules den Umfang der Einhaltung der im UK Corporate Governance Code festgelegten Corporate-Governance-Standards im testierten Jahresabschluss der Gesellschaft zu veröffentlichen. Es besteht auch keine Pflicht, die in Deutschland geltenden Corporate-Governance-Standards einzuhalten. Die Gesellschaft hat daher den UK Corporate Governance Code nicht angewendet, aber hat dessen Grundsätze berücksichtigt.

# **BERICHT DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES**

## **PRÜFUNGSAUSSCHUSS**

Am 31. Dezember 2014 bestand der der Prüfungsausschuss aus den folgenden drei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter, Nicholas Teller und Dr Lothar Steinebach (als Chairman des Ausschusses). Die Qualifikationen der jeweiligen Mitglieder des Prüfungsausschusses in 2014 sind auf den Seiten 8 ff. dieses Geschäftsberichts dargestellt. Das Board ist der Auffassung, dass zumindest ein Mitglied des Prüfungsausschusses im Berichtsjahr die Bestimmungen von C3.1 des UK Corporate Governance Code erfüllt und über aktuelle und relevante Erfahrung im Finanzbereich verfügt.

## **SITZUNGEN**

Der Prüfungsausschuss hat im Jahr 2014 sieben Sitzungen abgehalten. Grundsätzlich tagt der Ausschuss mindestens dreimal im Jahr bzw. häufiger, falls es die Umstände erfordern, und die Sitzungen fallen nach Möglichkeit mit den wesentlichen Terminen der Finanzberichterstattung der Gesellschaft zusammen. Ein Vertreter der Abschlussprüfer der Gesellschaft und der Chief Financial Officer nehmen an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil. Mitglieder des Board und leitende Mitarbeiter können an den Sitzungen auf Einladung des Ausschusses hin teilnehmen. Zudem können die Abschlussprüfer der Gesellschaft, der Leiter der Innenrevision oder leitende Mitarbeiter, die für die Risikobeurteilung verantwortlich sind, eine Besprechung mit dem Ausschuss verlangen, falls sie dies für erforderlich erachten. Der Chairman des Ausschusses nimmt an der HV der Gesellschaft teil, um etwaige Fragen hinsichtlich der Tätigkeit und der Verantwortlichkeiten des Ausschusses zu beantworten.

## **FUNKTION**

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

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

### **DIE TÄTIGKEIT DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES IM JAHR 2014**

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2014 unter anderem durch folgende Prüfungen durchgeführt:

- ▶ Form, Inhalt und Vollständigkeit des Geschäftsberichts der Gesellschaft, des Jahresabschlusses der Gesellschaft und des Konzernabschlusses der airberlin group, der Veröffentlichung des Halbjahresergebnisses und der Zwischenberichte,
- ▶ der von den leitenden Mitarbeitern und KPMG erstellten Berichte,
- ▶ der Einheitlichkeit der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Rechnungslegungsgrundsätze innerhalb der airberlin group,
- ▶ der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Rechnungslegungsgrundsätze der airberlin group einschließlich aller Änderungen,
- ▶ KPMGs Objektivität, Unabhängigkeit, prüfungsrelevanter und prüfungsfremder Honorare und deren Wiederbestellung und der Vorschläge in diesem Zusammenhang an das Board,
- ▶ der Einhaltung angemessener Rechnungslegungsstandards und der Vornahme von angemessenen Schätzungen und Beurteilungen unter Berücksichtigung der Sichtweise des Abschlussprüfers, sowie
- ▶ aller wesentlichen Informationen, die mit den Jahresabschlüssen vorgelegt werden wie zum Beispiel die Darstellung der Geschäfts- und Finanzlage.

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

### **FINANZBERICHTERSTATTUNG UND WESENTLICHE FINANZIELLE ASPEKTE**

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

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

- ▶ Insbesondere hat der Ausschuss die ihm vom Management zur Kenntnis gebrachten Angelegenheiten betrachtet wie die Bilanzierung von Währungs- und Sicherungsgeschäften (foreign exchange and hedge accounting) und die Behandlung von Flugzeugtransaktionen.



- ▶ Der Ausschuss erhält ferner regelmäßig detaillierte Berichte hinsichtlich der finanziellen und geschäftlichen Performance der Gesellschaft. Die vom Ausschuss überprüften und beurteilten Angelegenheiten umfassten auch die Rechnungslegungsgrundsätze der Gesellschaft wie die Behandlung oder Erfassung latenter Steuern.
- ▶ Der Ausschuss hat zudem die Bilanzierung der von Etihad Airways gezeichneten nachrangigen Wandelschuldverschreibungen mit unbefristeter Laufzeit und der ebenfalls in 2014 emittierten Unternehmensanleihen erörtert.
- ▶ Der Ausschuss prüft jedes Jahr den Prüfungsplan und stimmt diesen mit den Abschlussprüfern ab. Die Bereiche, die beurteilt werden, umfassen u.a. die Beurteilung der Unternehmensfortführung (Going Concern), die Bewertung von immateriellen Vermögenswerten, die Bewertung von latenten Steuern und die Behandlung bestimmter Flugzeugtransaktionen. Rechnungslegungsstandards hinsichtlich der Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten sowie die Stellungnahme der Abschlussprüfer wurden berücksichtigt. Nach Beratung mit Finanzberatern kam der Ausschuss zu dem Fazit, dass eine Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten nicht erforderlich war.
- ▶ Im Hinblick auf die Unternehmensfortführung (Going Concern) hat der Ausschuss den Finanzierungsbedarf der Gesellschaft und verbindliche Finanzierungszusagen, die Möglichkeit der Gesellschaft, liquide Mittel aus dem operativen Geschäft zu generieren, die Liquiditätsplanung und die historische Performance beurteilt. Der Ausschuss hat die Annahmen und die Vorausplanungen des Management hinterfragt und Sensitivitäten berücksichtigt. Der Ausschuss hat zudem detaillierte Berichte der Abschlussprüfer berücksichtigt. Im Anschluss an diese Erörterungen hat der Ausschuss empfohlen, dass das Board of Directors beschließt, die Aussage zur Unternehmensfortführung (Going Concern) in den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2014 aufzunehmen.

### **LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

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

Im Jahr 2014 hat die airberlin group folgende Beträge an KPMG gezahlt: 1,4 Millionen Euro für erbrachte Prüfungsleistung, 0,3 Millionen Euro für Leistungen im Zusammenhang mit prüfungsrelevanten Leistungen und 0,4 Millionen Euro für prüfungsfremde Leistungen. Die prüfungsfremden Leistungen bestanden überwiegend aus Consultingleistungen für ein Treasury Management-System.

### **BEZIEHUNG ZU ABSCHLUSSPRÜFERN**

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

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

### **PRÜFUNGSFREMDE LEISTUNGEN**

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

Der Prüfungsausschuss stellt sicher, dass die Erbringung prüfungsfremder Leistungen die Unabhängigkeit und Objektivität der Abschlussprüfer nicht beeinträchtigt. Der Ausschuss bewertet die

Performance und Leistungsfähigkeit der Abschlussprüfer in Abstimmung mit den Mitgliedern des Ausschusses und gegebenenfalls mit anderen Mitgliedern des Board und leitenden Mitarbeitern.

### **AUSSCHREIBUNG DER ABSCHLUSSPRÜFUNG**

Der Prüfungsausschuss hat die in Europa aufkommenden Änderungen gemäß der EU Richtlinie 2014/56/EU (Änderung der Richtlinie 2006/43/EC) und der EU Verordnung Nr. 537/2014 (zur Aufhebung der Entscheidung 2005/909/EC der Kommission), beide mit Wirkung zum 17. Juni 2016, zur Kenntnis genommen. Danach soll die Ausschreibung des Auftrags für die Abschlussprüfung mindestens alle zehn Jahre vorgenommen werden. Der Ausschuss plant, zur Einhaltung des, nach einer möglichen Umsetzung in der EU und in Deutschland, dann geltenden Rechts entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Der Ausschuss spricht gegenüber dem Board Empfehlungen hinsichtlich der Wiederbestellung bzw. des Austauschs der Abschlussprüfer sowie hinsichtlich der jeweiligen Auftragsbedingungen und der Vergütung der Abschlussprüfer aus. KPMG ist seit 2006 der Abschlussprüfer der Gesellschaft. Der verantwortliche Partner der Prüfungsgesellschaft hat regelmäßig gewechselt. Nach Prüfung von Performance, Leistungsfähigkeit, Unabhängigkeit und Objektivität des Abschlussprüfers sowie seiner Beziehung zu der Gesellschaft und der prüfungsfremden Leistungen und des entsprechenden Honorars, wie jeweils oben dargestellt, haben der Ausschuss und das Board die Wiederwahl des derzeitigen Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2015 empfohlen.

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



**DR LOTHAR STEINEBACH**

CHAIRMAN DES PRÜFUNGS AUSSCHUSSES

29. April 2015

# **BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS**

## **JÄHRLICHE ERKLÄRUNG DES CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS IM NAMEN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES**

Sehr geehrte Aktionäre,

im Namen des Board of Directors und in Abwesenheit des Chairman des Vergütungsausschusses freue ich mich, der Chairman of the Board, Ihnen den Bericht über die Vergütung der Directors für das zum 31. Dezember 2014 geendete Geschäftsjahr vorzulegen.

Der Bericht über die Vergütung der Directors beschreibt die Umsetzung der Vergütungsrichtlinie für Directors durch die Gesellschaft und legt die Höhe der Vergütung der Directors im Geschäftsjahr 2014 offen. Der Bericht wurde gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 und Anhang 8 des Large and Medium-sized Companies and Groups (Accounts and Reports) (Amendment) Regulations 2008 erstellt. Er wurde auch in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des UK Corporate Governance Code erstellt. Die prüfungspflichtigen Abschnitte des Berichts über die Vergütung der Directors wurden nachstehend entsprechend gekennzeichnet. Der Bericht über die Vergütung der Directors wird den Aktionären auf der Hauptversammlung 2015 zu einer Konsultativabstimmung vorgelegt.

### **Mitglieder und Aufgaben des Vergütungsausschusses**

Zum 31. Dezember 2014 bestand der Vergütungsausschuss aus den folgenden drei unabhängigen Non-Executive Directors: Nicholas Teller, Heinz-Peter Schlüter und Johannes Zurnieden sowie dem Non-Executive Director Dr. Hans Joachim Körber. Die Biographien der Mitglieder des Vergütungsausschusses sind auf den Seiten 8 bis 11 dargestellt. Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2014 sechs Sitzungen abgehalten.

Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2014 die folgenden wesentlichen Entscheidungen getroffen und sich mit den folgenden Tätigkeiten beschäftigt:

- ▶ die Berücksichtigung der Auswirkungen der marktüblichen Standards in Deutschland und des UK Corporate Governance Code auf die Vergütungsrichtlinie,
- ▶ die Überprüfung der Vergütungsrichtlinie im Allgemeinen, einschließlich einer Überprüfung ihrer Angemessenheit und Bedeutung,
- ▶ die Vorbereitung der Einführung der neuen Vergütungsrichtlinie, die mit Wirkung zum 1. Januar 2015 in Kraft trat,
- ▶ die Festlegung der Vergütung des neuen CEO der Gesellschaft ab 1. Februar 2015, Herrn Stefan Pichler,
- ▶ die Festlegung der Abfindungs- und Vergütungslösung für Herrn Wolfgang Prock-Schauer, der mit Wirkung zum 1. Februar 2015 von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the

Management Board zurücktrat und seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder aufnahm, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied, und

- ▶ die Festlegung der Abfindungslösung für die Mitglieder des Management Board, die von ihren Ämtern zurückgetreten sind, und die Festlegung der Vergütungslösung für die in 2014 neu in das Management Board eingetretenen Mitglieder.

Die Umstände unter denen diese Entscheidungen getroffen wurden und weitere Einzelheiten betreffend der jeweiligen Entscheidungen sind nachstehend und im Geschäftsbericht im Abschnitt Vergütung der Directors dargestellt. Eine Zusammenfassung darüber, wie der Vergütungsausschuss im Jahr 2014 seine Aufgaben wahrgenommen hat, ist auf der Seite 93 dargestellt.

### **Vergütungsrichtlinie**

Die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft (die „Richtlinie“) ist im Geschäftsbericht für das am 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr dargelegt, der auf [airberlins Investor Relations Website ir.airberlin.com](http://airberlins.investorrelations.com) öffentlich zugänglich ist. Die Richtlinie erhielt die Zustimmung der Aktionären bei einer verbindlichen Abstimmung im Rahmen der HV 2014 und ist gültig für alle Executive Directors und Non-Executive Directors. Die Richtlinie trat mit Wirkung zum 1. Januar 2015 in Kraft.

### **Vergütungsentscheidungen**

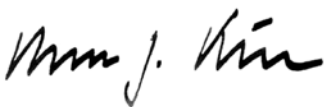
Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 trat Herr Prock-Schauer von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Zum gleichen Zeitpunkt übernahm Herr Stefan Pichler beide Positionen. Herr Prock-Schauer nahm seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 der Gesellschaft beitrug, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied. Im Zusammenhang mit Herrn Prock-Schauers Rücktritt vom Amt des Chief Executive Officer und in Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen des Dienstvertrags sowie der Wiederaufnahme seiner Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wurde vereinbart, dass Herr Prock-Schauer in seiner Funktion als Chief Strategy & Planning Officer bis einschließlich Januar 2017 das gleiche Grundgehalt beziehen würde wie gemäß seines Vertrags als Executive Director. Im Zusammenhang mit Herrn Prock-Schauers Ausscheiden aus der Gesellschaft und der vorzeitigen Beendigung seines Dienstvertrages zum 28. Februar 2015 hat Herr Prock-Schauer in Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen des Dienstvertrages eine Abfindung von EUR 1,1 Million brutto erhalten. Eine Bonuszahlung oder anderweitige variable Vergütung wurde ihm weder für 2014 noch für 2015 gewährt.

Die Richtlinie der Gesellschaft soll flexibel sein und dem Vergütungsausschuss einen Ermessensspielraum bei der Umsetzung der Richtlinie gewähren, damit die Gesellschaft angemessen auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren kann, unter anderem auf Veränderungen des Marktes und der Performance der Gesellschaft. Um Stefan Pichler als Chief Executive Officer der Gesellschaft zu gewinnen, hat der Vergütungsausschuss den von den Aktionären gemäß der Richtlinie gewährten

Ermessensspielraum genutzt, um für ihn ein angemessenes Vergütungspaket aufzusetzen. Dementsprechend erhält Herr Pichler ein jährliches Bruttogrundgehalt von 950.000 EUR und – in Abhängigkeit von der Erreichung bestimmter Ziele – einen (vom Vergütungsausschuss festgelegten) Höchstbetrag an variabler Vergütung von 1.425.000 EUR. Die Zielvorgaben wurden festgesetzt und beziehen sich auf die Erfüllung des Geschäftsplans der Gesellschaft. Herrn Pichlers variable Vergütung wird in bar ausbezahlt und die Gesellschaft hat ihm eine Mindesthöhe (von 400.000 EUR bzw. 200.000 EUR) für die ersten beiden Jahre seiner Amtszeit zugesichert. Jede dieser Zahlungen wird mit jeglicher variabler Vergütung, wie obenstehend ausgeführt, verrechnet. Bei der Strukturierung des Vergütungspakets hat der Vergütungsausschuss das Interesse der Gesellschaft, Herrn Pichler in dieser kritischen Zeit zu gewinnen, mit dem Ziel, Misserfolg nicht zu belohnen, abgewogen.

### Engagement

Der Vergütungsausschuss wird bei der Verfolgung der in der Richtlinie aufgeführten Ziele und bei der Umsetzung der Richtlinie fortlaufend im Rahmen von transparenten und offenen Dialogen mit Aktionären engagiert bleiben und wird das Ergebnis der Abstimmung genau verfolgen. Der Vergütungsausschuss wird weiterhin das Feedback, das wir von den Aktionären und anderen Stakeholdern erhalten, bewerten und freut sich auf weitergehende Dialoge im Jahr 2015. Der Vergütungsausschuss ist unverändert der Auffassung, dass unser Vergütungsansatz im Einklang mit der Geschäftsstrategie der Gesellschaft und dem Ziel steht, den Shareholder Value zu optimieren. Wir danken Ihnen für Ihre fortgesetzte Unterstützung.



**HANS-JOACHIM KÖRBER**

IM NAMEN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES, CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS  
29. April 2015

## **JÄHRLICHER BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS**

### **Zuständigkeiten des Vergütungsausschusses**

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

Der Ausschuss nimmt seine Aufgaben unter anderem wie folgt wahr:

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

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

### **Vergütung der Executive Directors**

Im Einklang mit der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft bietet die Gesellschaft ein Vergütungspaket an, das dem Umfang der Verantwortung der jeweiligen Executive Directors und ihrem Beitrag zum Unternehmenserfolg im Wettbewerbsumfeld entspricht. Bei der Berücksichtigung des Wettbewerbsumfelds berücksichtigt die Gesellschaft die Vergütung ihrer Executive Director relativ zu der Vergütung anderer Unternehmen, die sie als ihre Wettbewerber erachtet (basierend auf ihrer Bewertung des Marktumfelds für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite). Die Gesellschaft gestaltet das Vergütungspaket des Executive Director so aus, dass sie den langfristigen

Erfolg der airberlin group und der Gesellschaft fördern. Bei der Ausgestaltung der Vergütungspakete stellt die Gesellschaft sicher, dass die leistungsbezogenen Vergütungselemente zeitlich ausgedehnt sind und strikt angewendet werden, und gleichzeitig die Interessen der Gesellschaft berücksichtigt werden. Darüber hinaus stellt die Gesellschaft sicher, dass die leistungsbezogenen Elemente der Vergütungspakete sowohl für die Aktionäre als auch den jeweiligen Executive Director transparent und leicht verständlich sind. Die Gesellschaft berücksichtigt gegebenenfalls auch einen Vergleich der Bezahlung und Vergütung von Führungskräften und Änderungen im Gehaltslevel innerhalb der airberlin group. Der Vergütungsausschuss überprüft regelmäßig seine Vergütungsrichtlinie und seinen Ansatz bei der Festsetzung von Zielen auf Angemessenheit.

Das Vergütungspaket für die Executive Directors, die im Jahr 2014 dem Board angehörten, bestand aus einer Kombination von Grundgehalt, einem variablen Bonusprogramm und Sachleistungen. Die Grundgehälter werden bei Bedarf überprüft und basieren unter anderem auf den folgenden Faktoren:

- a) Einer Bewertung der entsprechenden Führungskraft und seines oder ihres Geschäftsbeitrags,
- b) Der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und
- c) Dem Wettbewerbsumfeld und dem Markt für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite.

Das Bruttogrundgehalt des Executive Director, der im Jahr 2014 dem Board angehörte, ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Name	Bruttogrundgehalt in 2014 (EUR)
Wolfgang Prock-Schauer*	800.000

\* Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 trat Herr Prock-Schauer von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Herr Stefan Pichler übernahm beide Positionen mit Wirkung zum 1. Februar 2015. Herr Wolfgang Prock-Schauer nahm seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 der Gesellschaft beitrug, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied.

Sofern die festgelegten Benchmarks erreicht werden, kann der Executive Director, der im Jahr 2014 dem Board angehörte, einen Jahresbonus erhalten, der vom Vergütungsausschuss festgelegt wird. Ein solcher Bonus ist der Höhe nach auf einen vom Ausschuss festgelegten Höchstbetrag begrenzt. Der Bonus verfolgt die Absicht, diesen Personen Anreize zu setzen, gewisse jährliche Geschäfts- und Finanzziele zu erreichen, wodurch die Interessen der jeweiligen Führungskraft mit denen der Aktionäre der Gesellschaft in Einklang gebracht werden. Der Vergütungsausschuss legt jährlich die Zahlung solcher Bonuszahlungen fest und berücksichtigt bei der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen eine Reihe von gewichteten Faktoren.



Im Jahr 2014 umfassten diese Faktoren die Effekte des Restrukturierungsprogramms Turbine im Sinne der erreichten Einsparungen für die airberlin group, das EBIT und andere individuelle Leistungsbedingungen der jeweiligen Führungskraft.

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

#### **Keine Bonuszahlungen für das Geschäftsjahr 2014**

Ein entscheidender Grundsatz in der Bonusregelung der Gesellschaft ist, dass kein Bonus gewährt werden soll, wenn u.a. die airberlin group bestimmte, vom Vergütungsausschuss festgesetzte Ziele nicht erreicht hat. Im Hinblick auf das aktuelle wirtschaftliche Umfeld und das Ergebnis der Gesellschaft wurde für das Geschäftsjahr 2014 kein Bonus gewährt.

#### **Dienstverträge**

Der Dienstvertrag des alleinigen Executive Directors der Gesellschaft beinhaltet im Jahr 2014 eine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von einem Jahr nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags. Aufgrund dieser Verpflichtung hat der Executive Director Anspruch auf Zahlung von 50 Prozent seiner fixen Vergütung für dieses Jahr. Im Zusammenhang mit Herrn Prock-Schauers Rücktritt vom Amt des Chief Executive Officer und der Wiederaufnahme seiner Funktion als Chief Strategy & Planning Officer mit Wirkung zum 1. Februar 2015 wurde vereinbart, dass dieses Wettbewerbsverbot mit Wirkung zum 1. Februar 2015 aufgehoben wird.

#### **Sonstige Leistungen**

Der alleinige Executive Director im Jahr 2014 erhielt von der Gesellschaft ein Telefon, einen Pkw und Telekommunikationsgeräte. Außerdem hatte der Executive Director Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Flugtickets bei Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden. Der Executive Director genießt Versicherungsschutz im Rahmen einer Versicherungspolice für Directors und Führungskräfte, die sämtliche etwaige Klagen in Ausübung ihrer entsprechenden Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung.

#### **Keine Pensionsansprüche**

Herr Wolfgang Prock-Schauer hatte in 2014 keinen Anspruch auf Pensionsleistungen.

### Prozentuale Veränderung der Vergütung des CEO

Die folgende Tabelle zeigt die prozentuale Veränderung der Vergütung (bestehend aus Grundgehalt, sonstigen Leistungen und Bonus) des CEO im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2014 gegenüber dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2013 im Vergleich zu dem Durchschnitt aller in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter der airberlin group während des jeweiligen Jahres.

	Prozentuale Veränderung des CEO gegenüber dem Vorjahr	Durchschnittliche prozentuale Veränderung für Mitarbeiter der Gesellschaft in ihrer Gesamtheit gegenüber dem Vorjahr
Gehalt/Honorar	-16,5 %	8,7 %
Steuerpflichtige Leistungen	-19,4 %	1,3 %
Kurzfristige Anreize	0 % <sup>1</sup>	100 % <sup>2</sup>
Sonstige Leistungen: geschätzter Gesamtwert an erhaltenen geldwerten Leistungen, die Bezüge darstellen	0 %	0 %

<sup>1</sup> 2014 und 2013 wurden keine kurzfristigen Anreize gewährt.

<sup>2</sup> 2013 wurden keine kurzfristigen Anreize gewährt; während 2014 Vertriebsanreize für 130 Mitarbeiter eingeführt wurden.

### Vergütungsrichtlinie für 2015 und die Folgejahre

Bei der Umsetzung der Richtlinie in 2015 und in den Folgejahren hat der Vergütungsausschuss bei der Strukturierung der Vereinbarung mit Herrn Stefan Pichler – wie obenstehend ausgeführt – die ihm gewährte Flexibilität und seinen Ermessensspielraum genutzt. Das Board geht gegenwärtig davon aus, dass die Richtlinie bei der Festlegung der Grundgehälter, Bonuszahlungen, Pensionen und aller weiteren Leistungen für alle weiteren Executive Directors in 2015 Anwendung finden wird. Das Board erwartet gegenwärtig, dass der Vergütungsausschuss nach freiem Ermessen bei der Festlegung der Höhe eines zu gewährenden Jahresbonus die finanzielle und operative Performance der airberlin group berücksichtigt.

### Vergütung der Non-Executive Directors

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

Die Gesellschaft schließt mit den Non-Executive Directors keine Dienstverträge ab, sondern sie erhalten ein Honorar für die Erbringung ihrer Dienste gemäß ihren Ernennungsschreiben. Dabei erhält jeder Non-Executive Director einen Betrag von 50.000 EUR pro Jahr und 25.000 EUR pro Jahr für jeden Ausschuss, in dem der jeweilige Non-Executive Director den Vorsitz innehat. Die Herren Rigney, Hogan, Sabancı und Zurnieden haben entschieden, dass sie für 2014 auf diese Honorare vollständig verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsleistungen.

### Aktienbesitz der Directors (prüfungspflichtige Angaben)

Die folgende Tabelle zeigt detailliert den aktuellen Aktienbesitz der Directors zum 31. Dezember 2014:

Director	Aktien im wirtschaftlichen Eigentum*
Dr. Hans-Joachim Körber	203.000
Joachim Hunold	2.275.004
Ali Sabancı	14.045.031
Heinz-Peter Schlüter	1.200.000
Johannes Zurnieden	1.350.268

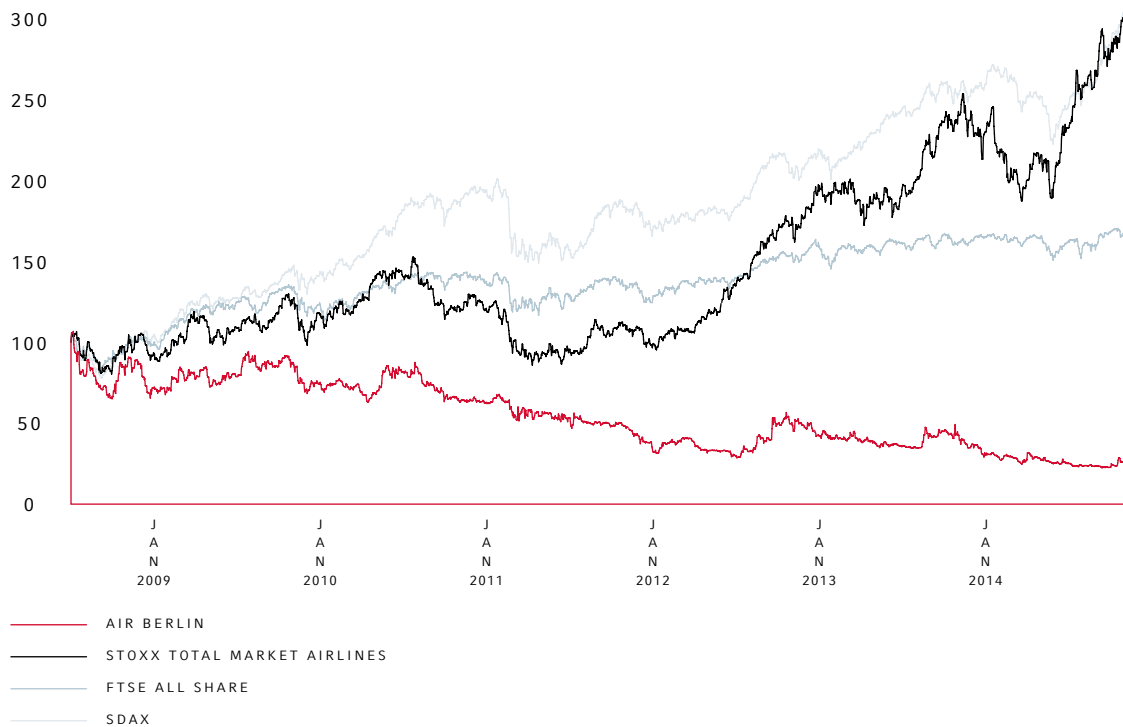
\* einschließlich aller Aktien, die von verbundenen Personen im Sinne von Paragraph 252 des Companies Act 2006.

Es besteht keine Verpflichtung der Directors der Gesellschaft, Anteile an der Gesellschaft zu halten.

### Grafik und Tabelle der Aktienkursentwicklung

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

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



Die nachstehende Tabelle zeigt die Höhe der Gesamtvergütung des CEO der Gesellschaft während dieser 6-Jahres-Periode.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gesamtvergütung (in TEUR)	1.621	1.205	4.805	1.083	1.057	830
Short Term Incentives (STI – Kurzfristige Anreize) Auszahlung in % des Maximalbetrags	39%	12%	0	0	0	0
Long Term Incentives (LTI – Langfristige Anreize) Auszahlung in % des Maximalbetrags <sup>1</sup>	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ

„NZ“ steht für nicht zutreffend.

<sup>1</sup> Langfristige Anreize wurden 2014 nicht gewährt.

### Relative Bedeutung der Ausgaben für Vergütung

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

In TEUR (mit Ausnahme der durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl)	2014	2013	Prozentuale Veränderung
Personalaufwand	524.479	488.164	7,4%
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	8.612	8.991	-4,2%
Umsatz	4.160.154	4.146.794	0,3%
Betriebsergebnis	-293.767	-231.881	-26,7%
Ergebnis vor Ertragsteuern	-378.862	-305.232	-24,1%
Periodenergebnis	-376.669	-315.512	-19,4%
Dividende	0	0	

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

**Vergütung der Directors (prüfungspflichtige Angaben)**

Im Jahr 2014 erhielten die Directors folgende Vergütungen: Die Herren Rigney, Hogan, Sabanci und Zurnieden haben entschieden, auf ihre Vergütung für 2014 vollständig zu verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsleistungen. Jeder Non-Executive Director erhält einen Betrag von 50.000 EUR pro Jahr und 25.000 EUR pro Jahr für jeden Ausschuss, in dem der jeweilige Non-Executive Director den Vorsitz innehat.

Im Jahr 2014 erhielten die Directors folgende Vergütungen:

in TEUR	Grundgehalt und bezahlte oder ausstehende Honorare		Steuerpflichtige Leistungen <sup>6</sup>		Kurzfristige Anreize	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<b>Executive Director:</b>						
Wolfgang Prock-Schauer	800	708 <sup>1</sup>	29	19	0	0
<b>Non-Executive Directors:</b>						
Dr. Hans-Joachim Körber	179	134 <sup>4</sup>	3	2	0	0
Joachim Hunold	60	15 <sup>4</sup>	7	1	0	0
Ali Sabanci <sup>2</sup>	0 <sup>2</sup>	25	0	0	0	0
Heinz-Peter Schlüter <sup>3</sup>	89	67 <sup>4</sup>	2	3	0	0
Nicholas Teller	89	67 <sup>4</sup>	2	2	0	0
Johannes Zurnieden <sup>3</sup>	0 <sup>2</sup>	30	0	0	0	0
James Hogan	0 <sup>2</sup>	0	0	0	0	0
James Rigney	0 <sup>2</sup>	0	0	0	0	0
Lothar Steinebach <sup>3</sup>	89	15 <sup>5</sup>	1	0	0	0
Andries B. van Luijk <sup>3</sup>	50	13 <sup>4</sup>	0	0	0	0
<b>Aggregate emoluments:</b>	<b>556</b>	<b>366</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

1 Herr Prock-Schauer hat auf 10% seines Grundgehalts für das Jahr 2013 verzichtet, sodass dieser Teil abgezogen wurde.

2 Der jeweilige Director hat auf seine Vergütung für 2014 vollständig verzichtet.

3 Unabhängiger Non-Executive Director.

4 Der jeweilige Director hat auf seine Vergütung für das erste Quartal 2013 verzichtet (25% insgesamt), sodass dieser Teil abgezogen wurde.

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

6 Dienstwagen, Krankenversicherung, Anspruch auf ermäßigte bzw. kostenfreie Beförderung auf Flügen.

7 Übernahme von Telefonkosten und Auslandskranken-, Unfall- und Gepäckversicherung..

Langfristige Anreize		Einmalige, außerordentliche Vergütung		Sonstige Leistungen <sup>7</sup>		Gesamt	
2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
0	0	0	63	1	1	830	790
0	0	0	0	0	0	182	136
0	0	0	0	0	0	67	16
0	0	0	0	0	0	0	25
0	0	0	0	0	0	91	70
0	0	0	0	0	0	91	69
0	0	0	0	0	0	0	30
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	90	15
0	0	0	0	0	0	50	13
0	0	0	0	0	0	571	374


**Abstimmung bei der Hauptversammlung 2014**

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Konsultativabstimmung in Bezug auf den Bericht 2013 über die Vergütung der Directors auf der Hauptversammlung am 18. Juni 2014.

	Gesamtstimmzahl	In % der abgegebenen Stimmen
Dafür	64.481.135	94,2
Dagegen	3.978.478	5,8
<b>Insgesamt abgegebene Stimmen (ohne Stimmenenthaltungen)</b>	<b>68.459.613</b>	<b>100</b>
Stimmenenthaltungen*	140.837	
<b>Insgesamt abgegebene Stimmen (mit Stimmenenthaltungen)</b>	<b>68.600.450</b>	

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

Im Auftrag des Board



**HANS-JOACHIM KÖRBER**

CHAIRMAN OF THE BOARD, IM NAMEN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES  
29. April 2015



# **BERICHT DER DIRECTORS**

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

Die Directors legen den Geschäftsbericht und den Konzern- und Jahresabschluss für das am 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr vor. Bezugnahmen auf „airberlin“, „airberlin group“, „Gesellschaft“, „wir“ oder „unser“ beziehen sich auf Air Berlin PLC oder, je nach Kontext, auf Air Berlin PLC und ihre Tochtergesellschaften.

Die Seiten 105 bis einschließlich 106 („Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und des Konzern- und Jahresabschlusses“) umfassen den Bericht der Directors, der gemäß englischem Gesellschaftsrechts erstellt und vorgelegt worden ist. Die Haftung der Directors im Zusammenhang mit dem Bericht der Directors unterliegt den im englischen Gesellschaftsrecht vorgesehenen Begrenzungen und Beschränkungen.

## **AKTIONÄRSINFORMATION**

### **Kapital**

Einzelheiten zu Veränderungen hinsichtlich des genehmigten Kapitals (authorised capital) und des emittierten Kapitals sind in Anmerkung 11 zum Konzernabschluss enthalten.

Die mit den auf den Namen lautenden Stammaktien der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten sind in der Satzung der Gesellschaft (Articles of Association) und in Anmerkung 11 zum Konzernabschluss beschrieben.

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

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

Um die Einhaltung luftverkehrsrechtlicher Anforderungen an das Anteilseigentum und die tatsächliche Kontrolle über die Gesellschaft (EU-Verordnung Nr. 1008/2008 und von der Bundesrepublik Deutschland mit nicht EU-Mitgliedstaaten abgeschlossene Luftverkehrsabkommen) jederzeit zu gewährleisten, wird ein Aktionärsregister (sog. CI Register) geführt. Die Satzung der Air Berlin PLC (Articles of Association) sieht vor, dass Aktionäre der Air Berlin PLC nur dann in das Aktionärsregister eingetragen werden, wenn sie der Gesellschaft ihre Nationalität offenlegen. Sollte die Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung oder einzelner Verkehrsrechte gefährdet werden, dann können die

Directors der Air Berlin PLC neben der Verweigerung der Zustimmung zur Übertragung von Aktien und zur Eintragung von Aktionären, die Ausübung von Stimmrechten beschränken bzw. zum Verkauf von Aktien auffordern oder von Aktionären Auskunft verlangen. Im Falle des fruchtlosen Verstreichens einer Frist zum Verkauf können die Directors die Aktien selbst im Namen des Aktionärs verkaufen.

Informationen zu den Hauptaktionären und der Aktionärsstruktur nach Nationalitäten jeweils zum 31. Dezember 2014 befinden sich auf den Seiten 20 bis 21 des Geschäftsberichts.

**Satzungsmäßiger Sitz**

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

**Aktionärsregisterführer**

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

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

5643814

**Abschlussprüfer**

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Directors sind darüber hinaus dafür verantwortlich, dass die Geschäfts- und Finanzinformationen auf der Unternehmenswebsite gepflegt werden und vollständig sind. Die gesetzlichen Bestimmungen

in Großbritannien über die Erstellung und Veröffentlichung von Abschlüssen können von der Gesetzgebung anderer Rechtsordnungen abweichen.

Die Directors sind nach ihrem Wissen der Auffassung, dass der Geschäftsbericht sowie der Konzern- und Jahresabschluss als Ganzes angemessen, ausgewogen und verständlich sind und die Informationen enthält, die für die Aktionäre erforderlich sind, damit diese die Lage und Performance, das Geschäftsmodell und die Strategie der Gesellschaft und der airberlin group beurteilen können.

### **GOING CONCERN**

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

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

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

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

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

Der Geschäftsbericht auf den Seiten 2 bis 177 wurde am 29. April 2015 durch das Board of Directors genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben und wurde in Vertretung des Board of Directors unterzeichnet von:



**STEFAN PICHLER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## **VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER**

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

Berlin, 29. April 2015

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Pichler', written in a cursive style.

**STEFAN PICHLER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

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

Wir haben den Konzernabschluss sowie den Jahresabschluss der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2014 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 111 bis 177, geprüft. Die Abschlüsse wurden nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss der Gesellschaft wurde auch nach den Bestimmungen des Companies Act 2006 erstellt. Dieser Bestätigungsvermerk ist gemäß Kapitel 3, Teil 16 des Companies Act 2006 ausschließlich für die Gesellschafter bestimmt. Wir haben unsere Prüfung nur durchgeführt, um den Gesellschaftern die vorgeschriebenen Aussagen in Form eines Bestätigungsvermerks zu berichten. Der Bestätigungsvermerk dient keinem anderen Zweck. Soweit gesetzlich zulässig, akzeptieren oder übernehmen wir keine Verantwortung gegenüber jemand anderem als der Gesellschaft oder den Gesellschaftern für unsere Prüfung, den Bestätigungsvermerk oder unsere vorgenommenen Beurteilungen.

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

Wie auf Seite 105 im Abschnitt Verantwortlichkeiten der Directors im Detail erläutert, liegt die Erstellung der Abschlüsse in der Verantwortung der Directors. Die Directors müssen sicherstellen, dass alle Angaben in den Abschlüssen richtig und angemessen sind und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. Unsere Aufgabe ist es, nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den International Standards on Auditing (UK and Ireland), die Abschlüsse einer Prüfung zu unterziehen und zu beurteilen. Nach diesen Standards sind wir zur Einhaltung der vom Auditing Practices Board (APB's) festgelegten ethischen Standards für Abschlussprüfer verpflichtet.

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

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

## **Stellungnahme zu den Abschlüssen**

Nach unserer Überzeugung

- ▶ vermitteln die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Muttergesellschaft zum 31. Dezember 2014 sowie des Konzernergebnisses für das Jahr 2014
- ▶ wurde der Konzernabschluss ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt
- ▶ wurde der Jahresabschluss der Muttergesellschaft ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU und gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 anzuwenden sind, erstellt
- ▶ wurden die Abschlüsse unter Einhaltung der Anforderungen des Companies Act 2006 und der Konzernabschluss entsprechend Artikel 4 der IAS-Verordnung erstellt

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

Nach unserer Überzeugung

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

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

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 stehen oder
- ▶ bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Angaben über die Vergütung der Directors nicht vorliegen oder
- ▶ wir nicht alle für die Prüfung erforderlichen Informationen und Erklärungen erhalten haben.

Darren Turner (Leitender Wirtschaftsprüfer)  
im Auftrag und im Namen von: KPMG LLP,  
Statutory Auditor  
Wirtschaftsprüfer

One Snowhill  
Snow Hill Queensway  
Birmingham B4 6GH Great Britain  
29. April 2015





**Air Berlin PLC**  
**KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG**  
für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2014

	Anhang	1/14-12/14	1/13-12/13
		€ 000	€ 000
<b>Umsatzerlöse</b>	20	<b>4.160.154</b>	4.146.794
Sonstige betriebliche Erträge	21	<b>11.636</b>	59.753
Materialaufwand und bezogene Leistungen	22	<b>(3.124.364)</b>	(3.174.504)
Personalaufwand	23	<b>(524.479)</b>	(488.164)
Abschreibungen und Wertminderungen	5,6	<b>(96.950)</b>	(85.191)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	<b>(719.764)</b>	(690.569)
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>		<b>(4.465.557)</b>	(4.438.428)
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>(293.767)</b>	(231.881)
Finanzaufwendungen	25	<b>(99.733)</b>	(87.898)
Finanzerträge	25	<b>4.167</b>	7.124
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	<b>9.944</b>	6.786
<b>Finanzergebnis, netto</b>		<b>(85.622)</b>	(73.988)
Ergebnis aus Equity Beteiligungen, nach Steuern	26	<b>527</b>	637
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>(378.862)</b>	(305.232)
Ertragsteuern	27	<b>2.193</b>	(10.280)
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>(376.669)</b>	(315.512)
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber		<b>9.356</b>	0
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC		<b>(386.025)</b>	(315.512)
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	13	<b>(3,31)</b>	(2,71)
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	13	<b>(3,31)</b>	(2,71)

**GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

	Anhang	1/14-12/14	1/13-12/13
		€ 000	€ 000
<b>Ergebnis der Periode</b>		<b>(376.669)</b>	(315.512)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		<b>462</b>	(237)
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		<b>(155.892)</b>	(29.607)
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		<b>6.488</b>	33.242
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	27	<b>1.875</b>	(937)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		<b>(5.788)</b>	(3.188)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern		<b>(152.855)</b>	(727)
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>(529.524)</b>	(316.239)
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber		<b>9.356</b>	0
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC		<b>(538.880)</b>	(316.239)

Air Berlin PLC  
**KONZERNBILANZ**  
zum 31. Dezember 2014

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	5	408.798	415.893
Sachanlagen	6	302.176	497.846
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	85.303	115.301
Latente Steueransprüche	27	16.835	17.063
Positiver Marktwert von Derivaten	29	8	105
Marktwert des Planvermögens, netto	14	709	3.455
Rechnungsabgrenzungen	10	49.117	55.744
Equity Beteiligungen	7	6.762	6.666
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>869.708</b>	<b>1.112.073</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	8	64.929	53.043
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	396.483	406.027
Positiver Marktwert von Derivaten	29	82.467	14.350
Rechnungsabgrenzungen	10	47.936	46.620
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	142.806	30.309
Bankguthaben und Kassenbestände	28	259.229	223.063
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>993.850</b>	<b>773.412</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.863.558</b>	<b>1.885.485</b>

Air Berlin PLC  
**KONZERNBILANZ**  
zum 31. Dezember 2014

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	11	29.273	29.273
Kapitalrücklage	11	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	16	597	597
Sonstige Rücklagen	11	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(1.248.200)	(862.175)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern		(153.433)	(5.904)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	11	3.654	3.192
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	14	(8.976)	(3.188)
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>		<b>(724.944)</b>	<b>(186.064)</b>
<b>Gesamt Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen</b>	12	<b>309.356</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt Eigenkapital</b>		<b>(415.588)</b>	<b>(186.064)</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	89.961	178.391
Finanzschulden	16	639.967	605.265
Rückstellungen	15	6.095	4.356
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	37.201	72.405
Latente Steuerverbindlichkeiten	27	23.817	29.707
Negativer Marktwert von Derivaten	29	93	577
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		<b>797.134</b>	<b>890.701</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	109.758	76.863
Finanzschulden	16	223.714	158.542
Ertragsteuerverbindlichkeiten		3.266	3.716
Rückstellungen	15	42.350	25.777
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	446.290	440.967
Negativer Marktwert von Derivaten	29	240.548	23.098
Rechnungsabgrenzungen		19.654	22.957
Erhaltene Anzahlungen	19	396.432	428.928
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		<b>1.482.012</b>	<b>1.180.848</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.863.558</b>	<b>1.885.485</b>

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 29. April 2015  
unterzeichnet für den Board of Directors:



**STEFAN PICHLER**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Air Berlin PLC

**KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG**

Zum 31. Dezember 2014

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandelanleihe
	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2012</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>
Verlust der Periode			
Sonstiges Ergebnis			
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2013</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>
Ausgabe von Hybridkapital			
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verlust der Periode			
Sonstiges Ergebnis			
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2014</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>

Sonstige Rücklagen	Gewinnrücklage und Jahresergebnis	Marktbewertung der Sicherungsinstrumente nach Steuern	Ausgleichsposten aus Währungs-differenzen	Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	Gesamt Eigenkapital
€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>217.056</b>	<b>(546.663)</b>	<b>(8.602)</b>	<b>3.429</b>	<b>0</b>	<b>130.175</b>	<b>0</b>	<b>130.175</b>
	(315.512)				(315.512)		(315.512)
		2.698	(237)	(3.188)	(727)		(727)
<b>0</b>	<b>(315.512)</b>	<b>2.698</b>	<b>(237)</b>	<b>(3.188)</b>	<b>(316.239)</b>	<b>0</b>	<b>(316.239)</b>
<b>217.056</b>	<b>(862.175)</b>	<b>(5.904)</b>	<b>3.192</b>	<b>(3.188)</b>	<b>(186.064)</b>	<b>0</b>	<b>(186.064)</b>
						300.000	300.000
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>
	(386.025)				(386.025)	9.356	(376.669)
		(147.529)	462	(5.788)	(152.855)		(152.855)
<b>0</b>	<b>(386.025)</b>	<b>(147.529)</b>	<b>462</b>	<b>(5.788)</b>	<b>(538.880)</b>	<b>9.356</b>	<b>(529.524)</b>
<b>217.056</b>	<b>(1.248.200)</b>	<b>(153.433)</b>	<b>3.654</b>	<b>(8.976)</b>	<b>(724.944)</b>	<b>309.356</b>	<b>(415.588)</b>

Air Berlin PLC  
**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG**  
für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2014

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
Ergebnis der Periode		<b>(376.669)</b>	(315.512)
<b>Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:</b>			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5,6	<b>71.822</b>	85.190
Wertminderung auf langfristige Vermögenswerte	6	<b>25.233</b>	0
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	21, 24	<b>(713)</b>	(11.289)
Zunahme der Vorräte		<b>(11.886)</b>	(3.176)
Abnahme (Zunahme) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		<b>7.803</b>	(4.634)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		<b>(8.199)</b>	(11.441)
Latenter (Steuerertrag) Steueraufwand	27	<b>(3.788)</b>	9.587
Zunahme der Rückstellungen		<b>21.058</b>	7.306
(Abnahme) Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		<b>(32.982)</b>	18.556
(Abnahme) Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		<b>(34.807)</b>	55.643
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten netto	25	<b>(9.944)</b>	(6.786)
Zinsaufwendungen	25	<b>92.489</b>	86.898
Zinserträge	25	<b>(4.209)</b>	(7.125)
Ertragssteueraufwendungen	27	<b>1.595</b>	693
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen	7	<b>(527)</b>	(637)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		<b>301</b>	(197)
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>(263.423)</b>	(96.924)
Gezahlte Zinsen		<b>(83.550)</b>	(79.645)
Erhaltene Zinsen		<b>1.813</b>	7.002
Gezahlte Ertragsteuern		<b>(2.025)</b>	(1.491)
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>		<b>(347.185)</b>	(171.058)
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		<b>(62.615)</b>	(32.212)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	9	<b>30.948</b>	(4.338)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		<b>68.016</b>	198.328
Erwerb von Equity Beteiligungen		<b>0</b>	(1.819)
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>36.349</b>	159.959
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	16	<b>(295.809)</b>	(320.358)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	<b>495.202</b>	91.525
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	<b>(10.326)</b>	0
Tilgung von Finanzschulden	16	<b>(154.070)</b>	0
Ausgabe von Hybridkapital	12	<b>300.000</b>	0
Ausgabe von Wandelanleihen	16	<b>0</b>	140.000
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Wandelanleihen	16	<b>0</b>	(3.263)
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>334.997</b>	(92.096)

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
<b>Veränderung von Nettzahlungsmitteln</b>		<b>24.161</b>	(103.195)
<b>Nettzahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>		<b>223.006</b>	327.821
Wechselkursbedingte Gewinne (Verluste) der Bankguthaben		12.013	(1.620)
<b>Nettzahlungsmittel am Ende der Periode</b>	28	<b>259.180</b>	223.006
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden		(49)	(57)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		259.229	223.063

Air Berlin PLC  
**BILANZ DER GESELLSCHAFT**  
zum 31. Dezember 2014

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Beteiligungen an Tochterunternehmen	34b	1.165.018	966.200
Positiver Marktwert von Derivaten		0	14
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	118.395	0
Marktwert des Planvermögens, netto	34h	677	2.719
Rechnungsabgrenzungen	34f	11.660	14.450
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>1.295.750</b>	<b>983.383</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Forderungen gegenüber Tochterunternehmen	34e	64.219	9.802
Positiver Marktwert von Derivaten		12.929	3.351
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		3.324	2.340
Rechnungsabgrenzungen	34f	4.693	3.232
Bankguthaben und Kassenbestände		3.738	4.321
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>88.903</b>	<b>23.046</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.384.653</b>	<b>1.006.429</b>



Air Berlin PLC  
**BILANZ DER GESELLSCHAFT**  
zum 31. Dezember 2014

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	34g	29.273	29.273
Kapitalrücklage	34g	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		597	597
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(321.101)	(167.869)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		(3.785)	(1.277)
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>		<b>140.069</b>	<b>295.809</b>
<b>Gesamt Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen</b>		<b>309.356</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtes Eigenkapital</b>		<b>449.425</b>	<b>295.809</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden		467.732	343.699
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34i	137.602	164.551
Latente Steuerverbindlichkeiten	34c	250	641
Negativer Marktwert von Derivaten		33	0
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		<b>605.617</b>	<b>508.891</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden		203.653	155.724
Ertragssteuerverbindlichkeiten		1.705	1.705
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		3.753	7.617
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	60.020	33.286
Negativer Marktwert von Derivaten		60.480	3.397
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		<b>329.611</b>	<b>201.729</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.384.653</b>	<b>1.006.429</b>

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 29. April 2015;  
unterzeichnet für den Board of Directors:



**STEFAN PICHLER**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Air Berlin PLC

**EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT**

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2014

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrück- lage	Eigenkapital- komponente der Wandelan- leihe	Gewinnrückla- ge und Jahreser- gebnis	Neubewer- tung der Pensionsver- pflichtungen	Gesamt Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen	Eigenkapital – den Hybrid- kapitalgebern zuzurechnen	Gesamt Eigenkapital
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2012</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>(58.960)</b>	<b>0</b>	<b>405.995</b>	<b>0</b>	<b>405.995</b>
Verlust der Periode				(108.909)		(108.909)		(108.909)
Sonstiges Ergebnis					(1.277)	(1.277)		(1.277)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(108.909)</b>	<b>(1.277)</b>	<b>(110.186)</b>	<b>0</b>	<b>(110.186)</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2013</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>(167.869)</b>	<b>(1.277)</b>	<b>295.809</b>	<b>0</b>	<b>295.809</b>
Ausgabe von Hybridkapital							300.000	300.000
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>
Verlust der Periode				(153.232)		(153.232)	9.356	(143.876)
Sonstiges Ergebnis					(2.508)	(2.508)		(2.508)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>				<b>(153.232)</b>	<b>(2.508)</b>	<b>(155.740)</b>	<b>9.356</b>	<b>(146.384)</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2014</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>(321.101)</b>	<b>(3.785)</b>	<b>140.069</b>	<b>309.356</b>	<b>449.425</b>

## Air Berlin PLC

**KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT**

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2014

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€ 000	€ 000
Ergebnis der Periode		(143.876)	(108.909)
<b>Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:</b>			
(Zunahme) Abnahme von Forderungen an Tochterunternehmen		(54.417)	140.778
Abnahme (Zunahme) der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		9.527	(13.409)
Latenter (Steueraufwand) Steuerertrag	34c	(391)	15.674
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten		(3.741)	(999)
Zunahme Marktwert des Planvermögens, netto		(466)	(1.134)
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	12.934	(220.096)
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto		31.428	(1.429)
Zinsaufwendungen		76.185	59.075
Zinserträge		(9.258)	(7.132)
Aufwendungen aus Ertragsteuern		0	23
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen		0	(1.331)
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>(82.075)</b>	<b>(138.889)</b>
Gezahlte Zinsen		(66.533)	(52.996)
Erhaltene Zinsen		68	1.172
Gezahlte Ertragssteuern		(122)	0
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>		<b>(148.662)</b>	<b>(190.713)</b>
Abgang von Anteilen an Tochterunternehmen		1.182	440
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen	34b	0	(61.599)
Rückzahlung von Darlehen an Tochterunternehmen	34d	(318.395)	0
Rückzahlung von Darlehen an Equity Beteiligungen		0	148
Dividenden von Tochterunternehmen		0	1.331
Erwerb von Equity Beteiligungen		0	(30)
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>(317.213)</b>	<b>(59.710)</b>
(Rückkauf) Ausgabe von Anleihen/Wandelanleihen	16	(154.070)	140.000
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Wandelanleihen	16	0	(3.263)
Ausgabe von Anleihen	16	328.083	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Anleihen	16	(10.326)	0
Ausgabe von Hybridkapital		300.000	0
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>463.687</b>	<b>136.737</b>
<b>Veränderung von Nettozahlungsmitteln</b>		<b>(2.188)</b>	<b>(113.686)</b>
<b>Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>		<b>4.321</b>	<b>118.067</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		1.605	(60)
<b>Nettozahlungsmittel am Ende der Periode</b>		<b>3.738</b>	<b>4.321</b>
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		3.738	4.321

# **KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2014**

## **1. EINLEITUNG**

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2014 beinhaltet die Air Berlin PLC und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Equity Beteiligungen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

## **2. BEWERTUNGSGRUNDLAGEN UND AUFSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES**

Der Konzernabschluss und Einzelabschluss der Gesellschaft, die vom Management erstellt und genehmigt wurden, sind nach den International Financial Reporting Standards aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Einzelunternehmens zusammen mit dem Konzernabschluss wird in Anwendung der Section 408 des Companies Act 2006 auf die Präsentation der Gewinn- und Verlust-Rechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Die betreffenden Anhangsangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 118 bis 121 verwiesen.

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

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Der EZB-Euro-Wechselkurs zum britischen Pfund hat am Bilanzstichtag 0,7789 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzzahlen wurden unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit ausgewiesen, außer Angaben zu Aktien und Angaben zu nachträglichen Ereignissen. Der Konzernabschluss wurde vom Board of Directors genehmigt und am 29. April 2015 zur Veröffentlichung freigegeben.

### **Fortführungsprinzip**

Die Geschäftstätigkeit der Gruppe, zusammen mit den Faktoren, die wahrscheinlich einen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung, Durchführung und Stellung haben, sind im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 66 bis 69 dargestellt.

Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auf den Seiten 38 bis 41 beschrieben. Einzelheiten zur Finanzierung sind in den Abschnitten 16 und 30 des Jahresabschlusses dargestellt. Des Weiteren enthalten die Abschnitte 4t und 30 des Jahresabschlusses die Zielsetzungen, Richtlinien und Prozesse zum Kapitalmanagement, zum Finanzrisikomanagement, Einzelheiten zu den Finanzinstrumenten und Hedging-Aktivitäten, und die Positionen zu Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Gruppe erfüllt ihren täglichen Bedarf an Betriebskapital durch Bargeldbestände. Wie bereits im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 66 bis 69 dargestellt, ergeben die derzeitigen wirtschaftlichen Einflüsse eine partielle Ungewissheit bezüglich der Währungsfluktuationen, Fluktuationen bei den Kerosinpreisen, der Kundennachfrage sowie dem Yield. Für die Flugzeugauslieferungen in den nächsten zwölf Monaten sind Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Die Prognosen und Berechnungen der Gruppe – unter Berücksichtigung von bedeutenden Abweichungen der geplanten Fremdwährungskurse, des Kerosinpreises, der Kundennachfrage und des Yield – zeigt, dass die Gruppe über ausreichende Geldmittel verfügt (siehe Abschnitt 6 und 31), die sowohl aus der Mittelaufnahme, als auch aus dem operativen Cashflow resultieren, um ihren Verpflichtungen in absehbarer Zeit zu genügen. Die Prognose beinhaltet die Rückzahlung der Anleihe in November 2015 in Höhe von 195 Mio. EUR, die durch die mögliche Aufnahme der Mittel aus einer zum Geschäftsjahresende verfügbaren Kreditrahmenvereinbarung, sichergestellt ist. Sollte es im operativen Geschäftsverlauf zu negativen

Abweichungen gegenüber der Prognose kommen, sind die Directors überzeugt, dass der Gruppe auf Basis fortgeschrittener Verhandlungen zusätzliche Mittel zur Verfügung stehen. Des Weiteren verfügen die Directors über zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung der Abweichung.

Die Directors sind zu dem Schluss gekommen, dass sie basierend auf fundierten Erwartungen davon ausgehen können, dass die Gruppe über ausreichende Mittel verfügt, um das Fortführungsprinzip für die absehbare Zukunft aufrecht zu erhalten. Der Abschluss wurde unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt.

### **Schätzungen**

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

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

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

## **3. KONSOLIDIERUNGSKREIS**

### **a) Tochtergesellschaften**

Der Konzernabschluss beinhaltet alle Tochtergesellschaften, die unter Beherrschung der airberlin stehen. Die Gruppe beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn sie schwankenden Renditen aus ihrem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels ihrer Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen. Die Jahresabschlüsse der Tochterunternehmen sind vom Zeitpunkt der erstmaligen Beherrschung bis zur Aufgabe der Beherrschung in den Konzernabschluss einbezogen.

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

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

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

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

Die Jahresabschlüsse von einigen Konzerngesellschaften werden in einer anderen Währung als Euro (CHF und USD) erstellt. Die Vermögenswerte und Schulden dieser Tochterunternehmen werden in Euro mit den Umrechnungskursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften werden mit dem Durchschnittskurs der Periode in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Wechselkursdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Seit dem 1. Januar 2003 (Datum, an dem die Gruppe auf IFRS umgestellt hat) werden solche Währungsdifferenzen unter dem Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen erfasst.

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

- ▶ Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
- ▶ Air Berlin Ltd. & Co. Verwaltungs KG (vormals: Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG)
- ▶ Air Berlin Ltd. & Co. Service KG (vormals: Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG)
- ▶ AB Sechste Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG
- ▶ AB Siebte Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG
- ▶ AB Zwölfte Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG

Die Air Berlin Finance GmbH ist gemäß §291 Abs.1 HGB von der Verpflichtung befreit einen konsolidierten Jahresabschluss zu erstellen.

#### **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.

#### **c) Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Equity Beteiligungen)**

Assoziierte Unternehmen sind solche Gesellschaften, auf die die Gruppe maßgeblichen Einfluss, aber nicht die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Maßgeblicher Einfluss ist vorausgesetzt, wenn die Gruppe zwischen 20% und 50% der Stimmrechte an dem Unternehmen hält. Das Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Gruppe Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen hat. Der Konzernabschluss beinhaltet den Anteil der Gruppe am Erfolg der Equity Beteiligungen 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 bzw. gemeinschaftlich geführten Unternehmens den Wert ihres Beteiligungsanteils, wird der Buchwert auf null reduziert. Weitere Verluste des assoziierten Unternehmens bzw. gemeinschaftlich geführten Unternehmens werden nicht mehr erfasst, es sei denn, die Gruppe hat rechtliche oder tatsächliche Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen für die Equity Beteiligung 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 Equity Beteiligungen werden in Höhe des Anteils der Gruppe am assoziierten Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden grundsätzlich ebenso realisiert, jedoch lediglich in dem Umfang, in dem keine Anhaltspunkte für Wertminderungen bestehen.

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

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

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

Die Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte beträgt wie folgt:

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

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

##### **b) Sachanlagen**

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

###### **— FLUGZEUGE**

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

Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge wird größeren Wartungen und Überholungen der Triebwerke und der Flugzeughülle zugeordnet und separat über eine Nutzungsdauer von fünf bis sieben Jahren abgeschrieben. Am Ende dieser Nutzungsdauer werden die neuen Überholungsaufwendungen aktiviert und über ihre jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben.

Der Kauf von Flugzeugen erfolgt in Etappen, mit anfänglichen und nachfolgenden Anzahlungen.

###### **— ÜBRIGE SACHANLAGEN**

Die Nutzungsdauern der übrigen Sachanlagen betragen wie folgt:

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

**c) Nachträglicher Aufwand**

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

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

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

Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und dem Nutzungswert. Zur Bestimmung des Nutzungswertes wird der Barwert der zukünftigen Cashflows unter Anwendung eines Diskontierungssatzes berechnet, der die gegenwärtigen Markteinschätzungen des Zinseffektes und die speziellen Risiken des Vermögenswertes berücksichtigt. Wenn ein Vermögenswert keinen nennenswerten eigenen 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.

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

**— FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE**

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

**e) Vorräte**

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



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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert und nachfolgend mit dem Restbuchwert, welcher den beizulegenden Zeitwert darstellt, unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode und Wertminderungen bilanziert. Die Wertminderungen betreffen den Unterschied zwischen dem Buchwert und dem Wert, der sich aus den zukünftigen, mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontierten Zahlungsströmen ergibt. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren realisierbaren Wert abgeschrieben und auf einem separaten Konto ausgewiesen. Nähere Informationen zu den Wertminderungen sind in Abschnitt 30b dargestellt. Die Wertminderungen werden so lange beibehalten, bis 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 abgeschlossen, um Unsicherheiten bezüglich zukünftiger Zahlungsströme zu eliminieren. Derivate werden beim Erstansatz mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht die Kriterien des Hedge Accounting erfüllen, werden als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert. Hedge Accounting wird eingestellt, wenn das Sicherungsgeschäft abläuft, verkauft, storniert oder ausgeübt wird, wenn die Gruppe die Klassifizierung als Hedge Accounting zurückzieht oder wenn die Kriterien für Hedge Accounting nicht länger erfüllt werden. Dem ursprünglichen Ansatz nachfolgende Bewertungen der derivativen Finanzinstrumente erfolgen zum Marktwert. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung berücksichtigt, es sei denn, das Derivat dient der Absicherung eines mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Cashflows. Der effektive Anteil der Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwertes der Cashflow-Sicherungsgeschäfte wird gemäß IAS 39 in der Bilanz im Eigenkapital bilanziert und erfolgswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft Auswirkungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hat oder zukünftige Cashflows aus dem Grundgeschäft nicht mehr als höchstwahrscheinlich erachtet werden. Der ineffektive Anteil eines Cashflow-Sicherungsgeschäftes wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst.

Um Wechselkursrisiken zu minimieren, werden Devisentermingeschäfte und -optionen abgeschlossen. Zur Begrenzung des Kerosinpreisrisikos werden Kerosin-Swaps und -Optionen genutzt. Die Gruppe nutzt Zinsoptionen und -swaps um Risiken aus sich verändernden Zinsniveaus zu mindern. Weitere Informationen finden sich in Abschnitt 29.

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

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

### i) Gezeichnetes Kapital

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

#### — STAMMAKTIEN

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

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

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

#### — EIGENE 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 erfolgswirksam ausgewiesen, es sei denn, sie stehen in Zusammenhang mit Positionen, die direkt im Eigenkapital des Unternehmens Berücksichtigung finden. In diesem Fall werden die Ertragsteuern im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

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

### k) Rückstellungen

Gegenwärtige rechtliche Verpflichtungen oder ungewisse Verbindlichkeiten, die durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet wurden, führen in der Bilanz der Gruppe zur Rückstellungsbildung, wenn es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtungen zu einem direkten Abfluss von wirtschaftlichen Nutzen enthaltenden Ressourcen führt und die Höhe der Verpflichtung geschätzt werden kann. Die Rückstellungen werden bei wesentlichen Auswirkungen mit 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 Erstansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich zuordenbaren Transaktionskosten angesetzt. In der Folgebewertung werden sie zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert. Die Option, Finanzschulden zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wurde nicht ausgeübt.

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

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

#### **n) Fremdwährungen**

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

Bewertungsunterschiede aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten – sowie unrealisierte Wechselkursdifferenzen, die aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente resultieren und sonstige unrealisierte Fremdwährungsgewinne und -verluste – werden als Teil der Finanzierungskosten ausgewiesen. Sämtliche anderen Wechselkursdifferenzen werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

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

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

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

#### **p) Rechnungsabgrenzungen**

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen beziehen sich überwiegend auf Vorauszahlungen. Sie beinhalten Flugzeugleasingraten, Versicherungen und sonstige Vorauszahlungen sowie abgegrenzte Verluste aus Flugzeug-sale-and-leaseback-Transaktionen. 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.

**q) Leasing**

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

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

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

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

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

**r) Pensionen**

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

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

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

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

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

Einige neue Standards, Anpassungen von Standards und Interpretationen sind für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen verabschiedet und von der EU übernommen worden, wurden jedoch von der Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet. Keine davon werden signifikante Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Gruppe haben.

## **t) Finanzrisikomanagement**

Die Gruppe ist den folgenden Risiken ausgesetzt:

- ▶ Kreditrisiko
- ▶ Liquiditätsrisiko
- ▶ Marktrisiko

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

Der Board of Directors zeichnet verantwortlich für den Aufbau und die Kontrolle des Konzernrisikomanagements. Sämtliche signifikanten Risiken werden an den Board kommuniziert.

Das Risikoberichtswesen enthält die Darstellung und Bewertung aller Risiken der einzelnen Abteilungen. Dies beinhaltet die Erfassung neuer Risiken ebenso wie die Neubewertung existenter Risiken bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und des potenziellen Ergebniseffekts. Hierbei wird, wenn möglich, ein quantitativer Ansatz zur Risikobewertung vorgenommen. Die erfassten Risiken werden fortlaufend mithilfe von geeigneten IT-Tools aktualisiert.

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

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

### **Kreditrisiko**

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

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

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

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

### Liquiditätsrisiko

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

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

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

### Marktrisiko

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

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

### Kapitaldienst

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

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

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

#### **u) Finanzinstrumente**

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

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

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

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

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

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

**5. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE**

In T EUR	Software, Lizenzen	Firmenwert	Landerechte	Markenrechte	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>					
Bestand 1. Januar 2013	75.411	196.763	176.249	8.500	<b>456.923</b>
Zugänge	8.189	0	0	0	<b>8.189</b>
Fremdwährungsbewertung	0	(68)	0	0	<b>(68)</b>
Abgänge	(93)	0	0	0	<b>(93)</b>
Bestand 31. Dezember 2013	83.507	196.695	176.249	8.500	<b>464.951</b>
Zugänge	4.422	0	0	0	<b>4.422</b>
Fremdwährungsbewertung	0	157	0	0	<b>157</b>
Abgänge	(2)	0	0	0	<b>(2)</b>
Bestand 31. Dezember 2014	87.927	196.852	176.249	8.500	<b>469.528</b>
<b>Abschreibung</b>					
Bestand 1. Januar 2013	35.879	0	0	0	<b>35.879</b>
Abschreibungen des Jahres	13.262	0	0	0	<b>13.262</b>
Abgänge	(83)	0	0	0	<b>(83)</b>
Bestand 31. Dezember 2013	49.058	0	0	0	<b>49.058</b>
Abschreibungen des Jahres	11.672	0	0	0	<b>11.672</b>
Bestand 31. Dezember 2014	60.730	0	0	0	<b>60.730</b>
<b>Buchwert</b>					
1. Januar 2013	39.532	196.763	176.249	8.500	<b>421.044</b>
31. Dezember 2013	34.449	196.695	176.249	8.500	<b>415.893</b>
31. Dezember 2014	27.197	196.852	176.249	8.500	<b>408.798</b>

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2014 eine Werthaltigkeitsprüfung basierend auf diversen Annahmen für die Landerechte, den Firmenwert und die Markenrechte vorgenommen mit dem Ergebnis, dass, weil die Schätzung des erzielbaren Betrags den Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte übersteigt, keine Notwendigkeit zu einer Wertminderung vorliegt. Der erzielbare Betrag wurde in Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelt, die die Landerechte, den Firmenwert und die Markenrechte nutzt.

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

In T EUR	Fracht	Technik	Flugbetrieb	Gesamt
Firmenwert	31.000	0	165.852	<b>196.852</b>
Landerechte	0	0	176.249	<b>176.249</b>
Markenrechte	0	0	8.500	<b>8.500</b>

Der Flugbetrieb ist die wichtigste zahlungsmittelgenerierende Einheit, dem die wichtigsten immateriellen Vermögenswerte zugeordnet sind. Zur Ermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen, vom Management erstellten, Fünfjahresplanung (einschliesslich der Nutzen und Kosten der neuesten Restrukturierungsprogramm, zu denen die Gruppe verpflichtet ist) mit einer Wachstumsrate von 0,5 % p.a. (2013: 0,5 %), abgezinst. Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 8,55% (2013: 9,39%). Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung des Managements dem peergroupbasierenden langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Der erzielbare Betrag übersteigt den Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit signifikant.



Die der Planung zu Grunde liegenden Zahlungsströme sind im Wesentlichen abhängig von den Kernannahmen Sitzladefaktor, Yield, Treibstoffpreis und USD Wechselkurs. Sowohl eine negative Anpassung des geplanten Sitzladefaktors um 2,7 % als auch ein Rückgang des zu erwartenden Yieldwachstums um 50 % führen nicht zu einer Wertminderung des Buchwertes.

## **6. SACHANLAGEN**

In T EUR	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>					
Bestand 1. Januar 2013	13.592	792.851	122.412	15.373	<b>944.228</b>
Zugänge	585	1.197	43.997	4.306	<b>50.085</b>
Abgänge	0	(202.378)	(8.184)	(3.681)	<b>(214.243)</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	89.000	0	0	<b>89.000</b>
Bestand 31. Dezember 2013	14.177	680.670	158.225	15.998	<b>869.070</b>
Zugänge	683	41.680	26.943	1.648	<b>70.954</b>
Abgänge	0	(69.565)	(8.829)	(512)	<b>(78.906)</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(428.428)	0	0	<b>(428.428)</b>
Bestand 31. Dezember 2014	14.860	224.357	176.339	17.134	<b>432.690</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Bestand 1. Januar 2013	9.960	292.523	37.201	6.654	<b>346.338</b>
Abschreibungen des Jahres	956	50.169	16.916	3.888	<b>71.929</b>
Abgänge	0	(48.773)	(3.262)	(3.068)	<b>(55.103)</b>
Umgliederung "zur Veräußerung gehalten"	0	8.061	0	0	<b>8.061</b>
Bestand 31. Dezember 2013	10.916	301.980	50.855	7.474	<b>371.225</b>
Abschreibungen des Jahres	901	38.708	16.736	3.700	<b>60.045</b>
Abgänge	0	(35.265)	(4.711)	(391)	<b>(40.367)</b>
Verlust aus Wertminderung	0	25.233	0	0	<b>25.233</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(285.622)	0	0	<b>(285.622)</b>
Bestand 31. Dezember 2014	11.817	45.034	62.880	10.783	<b>130.514</b>
<b>Buchwert</b>					
1. Januar 2013	3.632	500.328	85.211	8.719	<b>597.890</b>
31. Dezember 2013	3.261	378.691	107.370	8.524	<b>497.846</b>
31. Dezember 2014	3.043	179.323	113.459	6.351	<b>302.176</b>

Der Verlust aus Wertminderungen von 20.999 EUR wurde für sieben Flugzeuge vor der Klassifikation als "zur Veräußerung gehalten" in Übereinstimmung mit IFRS 5 anerkannt.

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

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 0,7 Mrd. USD (2013: 3,4 Mrd. USD).

Die Sachanlagen beinhalten Flugzeuge sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden.

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

In T EUR	2014	2013
Flugzeuge	<b>32.436</b>	38.755
Technische Ausstattung und Maschinen	<b>34.668</b>	1.589
	<b>67.104</b>	40.344

Weitere Details zum Finanzierungsleasing sind in Abschnitt 17 zu finden.

### **Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte**

Diese Bilanzposition beinhaltet zehn Flugzeuge, welche zum Verkauf gehalten wurden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Jahresabschlusses wurden alle Verkaufsvereinbarungen unterzeichnet und vier Transaktionen abgeschlossen. Die zur Veräußerung gehaltenen Flugzeuge wurden zum Marktpreis abzüglich Verkaufskosten gebucht, der aus den Verkaufsverträgen sowie Vorverträgen von potenziellen Käufern abgeleitet wurde.

Langfristige Verbindlichkeiten der Flugzeugfinanzierung sind infolge der zur Veräußerung gehaltenen Flugzeuge als kurzfristige Verbindlichkeiten klassifiziert worden.

### **7. EQUITY BETEILIGUNGEN**

In T EUR	2014	2013
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	<b>6.666</b>	4.847
Erwerb	<b>0</b>	1.819
Umgliederung von sonstigen Forderungen zu Equity Beteiligungen	<b>(431)</b>	(637)
Gewinnanteile	<b>527</b>	637
Bestand 31. Dezember	<b>6.762</b>	6.666

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

### **8. VORRÄTE**

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

In T EUR	2014	2013
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	<b>64.442</b>	52.237
Bezogene Waren	<b>487</b>	806
	<b>64.929</b>	53.043

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2014 wurde die Wertberichtigung der Vorräte auf 9.883 vorgenommen (2013: EUR 8.386). Der zu den Vorräten gehörende Aufwand des Berichtsjahres ist in Abschnitt 22 dargestellt (Treibstoff und Catering).

## **9. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN**

In T EUR	2014			2013		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	181.024	0	<b>181.024</b>	188.827	0	188.827
Forderungen gegen nahestehende Personen	12.746	2.930	<b>15.676</b>	14.702	2.364	17.066
Rechnungsabgrenzung	0	0	<b>0</b>	259	0	259
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	47.070	33.391	<b>80.461</b>	15.166	29.768	44.934
Forderungen aus Boni und Schadenersatz	42.946	0	<b>42.946</b>	49.526	0	49.526
Sonstige Forderungen	30.929	1.828	<b>32.757</b>	32.680	1.526	34.206
Darlehen und Forderungen	314.715	38.149	<b>352.864</b>	301.160	33.658	334.818
Forderungen an Steuerbehörden	9.619	0	<b>9.619</b>	11.084	0	11.084
Geleistete Anzahlungen auf Flugzeuge und andere Sachanlagen	36.686	47.154	<b>83.840</b>	44.463	81.643	126.106
Sonstige Vermögenswerte	35.463	0	<b>35.463</b>	49.320	0	49.320
	<b>396.483</b>	<b>85.303</b>	<b>481.786</b>	<b>406.027</b>	<b>115.301</b>	<b>521.328</b>

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

Sonstige Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen debitorische Kreditoren (2014: EUR 10.180 und 2013: EUR 8.051).

Geleistete Anzahlungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der airberlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden. Im Berichtsjahr wurden Nettoanzahlungen in Höhe von EUR 3.614 (2013: EUR 34.251) geleistet, EUR 11.318 wurden aktiviert (2013: EUR 19.967).

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

## **10. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN**

In T EUR	2014			2013		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vorauszahlungen Leasingraten	19.586	7.037	<b>26.623</b>	17.402	15.029	32.431
Verlustabgrenzungen aus Sale-and-Leaseback und Glättung Leasingraten	9.138	37.088	<b>46.226</b>	7.827	30.381	38.208
Übrige	19.212	4.992	<b>24.204</b>	21.391	10.334	31.725
	<b>47.936</b>	<b>49.117</b>	<b>97.053</b>	<b>46.620</b>	<b>55.744</b>	<b>102.364</b>

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

## **11. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN**

### **Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen**

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 116.800.508 Stammaktien im Nominalwert von je EUR 0,25 und die 50.000 A Shares im Nominalwert von je £ 1,00 gezeichnet und voll eingezahlt. Darin enthalten sind 177.600 Eigenaktien, die von der Gesellschaft (über den Air Berlin Employee Share Trust) im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten werden. Die Stammaktien berechtigen zum Dividendenbezug, soweit eine Gewinnausschüttung beschlossen wird, und sind mit einem Stimmrecht pro Aktie in Gesellschafterversammlungen ausgestattet.

Hinsichtlich der A-Shares hat airberlin das Recht auf Einzug der Aktien. Die A-Shares sind Vorzugsaktien ohne Berechtigung zur Partizipation am Gewinn und Verlust der Gesellschaft. Bei Auflösung oder einer sonstigen Kapitalrückzahlung erhalten die Inhaber der A-Shares bevorzugt vor den Inhabern der Stammaktien den jeder Aktie (A-Share) entsprechenden Teil des eingezahlten Kapitals oder des Kapitals, der als eingezahlt gilt.

### **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.

### **Eigene Anteile**

Im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsprogramm hat das Unternehmen das wirtschaftliche Eigentum an 177.600 eigenen Aktien erworben (alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen rechtlichen Aspekte wie Stimmrechte sind begrenzt). Der Kaufpreis hat EUR 0,25 pro Aktie (Nominalwert) betragen.

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

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

### **Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen**

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

### **Dividenden**

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

## **12. EWIGE ANLEIHE**

Am 27. April 2014 hat die Gruppe eine ewige Anleihe bei ihrem Aktionär Etihad Airways PJSC in der Höhe von EUR 300.000 platziert. Die Ziehung der Anleihe erfolgt in drei Tranchen von je EUR 100.000 und wird ausgezahlt am 20. Mai 2014, 28. August 2014 und am 23. Oktober 2014. Die ewige Anleihe hat keine Fälligkeit und ist mit einem Kupon von 8,0 % pro Jahr ausgestattet. Die Zahlung der Kupons kann einseitig durch einen Beschluss der Gruppe unendlich aufgeschoben werden. Der Betrag in Höhe von EUR 9.356 wurde aus der Gewinnrücklage dem Eigenkapital der Hybridkapitalgeber zugerechnet um den zu zahlenden Kupon in solchem Fall abzubilden. Die ewige Anleihe beinhaltet ein Wandlungsrecht in Stammaktien zu einem Wandlungspreis von EUR 1,79. Die Wandlung in Stammaktien erfolgt nach dem Ermessen der Inhaber der Wandelschuldverschreibungen und kann ab dem Zeitpunkt der Ausgabe ausgeübt werden, unterliegt allerdings der Beschränkung, dass die Gruppe unter Beherrschung oder im Mehrheitsbesitz von Staatsangehörigen der Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder des Europäischen Wirtschaftsraums bleibt. Die Gruppe hat keine Verpflichtung das Hybridkapital zurückzuzahlen und kann die

Zahlung des Kupons einseitig (nach dem Ermessen der Gruppe) aufschieben, bis Dividendbeschluss verfasst ist. Die Anleihe ist in der Konzernbilanz der Gruppe als Eigenkapital ausgewiesen.

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

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

In T EUR und T Aktien, außer EPS	2014	2013
Ergebnis der Periode	<b>(376.669)</b>	(315.512)
Ergebnis den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	<b>9.356</b>	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	<b>(386.025)</b>	(315.512)
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar	<b>116.801</b>	116.801
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	<b>(178)</b>	(178)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	<b>116.623</b>	116.623
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	<b>116.623</b>	116.623
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	<b>(3,31)</b>	(2,71)
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	<b>(3,31)</b>	(2,71)

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

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

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

Die Gruppe hat Rückstellungen für folgende Leistungen an Arbeitnehmer zum 31. Dezember 2014 bilanziert:

In T EUR	2014	2013
Jubiläumsrückstellungen	<b>1.245</b>	2.075
Pensionsrückstellungen	<b>4.850</b>	2.421
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	<b>6.095</b>	4.496

Die Jubiläumsrückstellung wird in Abschnitt 15 beschrieben.

### Leistungsorientierte Pensionspläne

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

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

In T EUR	2014	2013
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	<b>23.820</b>	25.520
Marktwert des Planvermögens	<b>(19.679)</b>	(26.555)
Finanzierungsstatus	<b>4.141</b>	(1.035)
Pensionsrückstellung	<b>4.850</b>	2.420
Marktwert des Planvermögens, netto	<b>(709)</b>	(3.455)

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

In T EUR	2014	2013
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	<b>25.520</b>	20.542
Dienstzeitaufwand der Periode	<b>787</b>	1.941
Ausgezahlte Leistungen	<b>(9.167)</b>	(578)
Verzinsung der Verpflichtung	<b>741</b>	754
Versicherungsmathematische Verluste	<b>5.939</b>	2.861
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	<b>23.820</b>	25.520

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

In T EUR	2014
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2014	<b>23.820</b>
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	<b>26.489</b>
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	<b>21.512</b>

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In T EUR	2014	2013
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	<b>26.555</b>	23.318
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	<b>1.413</b>	3.211
Ausgezahlte Leistungen	<b>(9.167)</b>	(556)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	<b>727</b>	909
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	<b>151</b>	(327)
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	<b>19.679</b>	26.555

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

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

In T EUR	2014	2013
Dienstzeitaufwand der Periode	787	1.941
Nettoverzinsung der leistungsorientierten Pensionspläne	14	(155)
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	801	1.786
Versicherungsmathematische Verluste	5.939	2.861
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	(151)	327
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	5.788	3.188

In 2015 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von EUR 1.371 geleistet.

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

In %	2014	2013
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	1,86–2,17	2,77–3,22
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00–2,00	0,00–2,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00	1,00

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

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Im Rahmen des Erwerbs der AB Finance II GmbH (vormals: dba) im Jahr 2006 hat die Gruppe einen beitragsorientierten Pensionsplan für alle Mitarbeiter der AB Finance II GmbH (vormals: dba), für die die Gruppe Einzahlungen leistet. Darüber hinaus schloss die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG Verträge über einen beitragsorientierten Pensionsplan mit den Piloten und dem Kabinenpersonal. 2014 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für die beitragsorientierten Pensionspläne EUR 8.616 (2013: EUR 9.382). Zum Jahresende wurden alle Beiträge bezahlt.

Da alle Mitarbeiter in Deutschland in das Sozialversicherungssystem eingebunden und verpflichtet sind die Beiträge zu leisten, bestehen bei airberlin keinen weiteren Pensionspläne für die Mitarbeiter. Die Gruppe leistete in 2014 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von EUR 29.379 (2013: EUR 28.719).

## **15. RÜCKSTELLUNGEN**

In T EUR	Bestand am 1.1.2014	Zuführung	Verbrauch	Verrechnung	Bestand am 31.12.2014
Rückstellung für Rechtsstreitigkeit	20.557	0	(19.343)	(1.214)	0
Drohverlustrückstellung	776	26.748	0	(776)	26.748
Jubiläumsrückstellungen	2.075	159	(395)	(594)	1.245
Rückstellungen für Abfindungen	4.304	17.875	(4.442)	(2.135)	15.602
Pensionsrückstellungen	2.421	2.653	0	(224)	4.850
	30.133	47.435	(24.180)	(4.943)	48.445

Davon wurden zum 31. Dezember 2014 EUR 6.095 bezogen auf die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (2013: EUR 4.356).

Die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten beziehen sich auf einen Rechtsstreit gegen einen Flughafen aus einer früheren, nicht mehr aktiven Geschäftsverbindung wurde in 2014 vollständig aufgebraucht und aufgelöst.

Die Drohverlustrückstellung wurde für mehrere Verträge gebildet, deren Erträge in Zukunft nicht die Aufwendungen decken werden. Die Rückstellung beinhaltet Verpflichtungen in Höhe von EUR 19.867 aus den Wartungsverträgen und EUR 5.188 aus der vorzeitigen Beendigung der Leasingverträge für Boeing Flugzeuge, die im Rahmen der Flottenstandardisierung abgeschlossen wurden sowie EUR 4.667 aus dem Operating-Leasingvertrag einer Flugzeughalle.

Älteren Arbeitnehmern (ab Vollendung des 55. Lebensjahres) bietet airberlin die Möglichkeit, eine Altersteilzeitvereinbarung abzuschließen. Mit dieser Vereinbarung arbeiten die Mitarbeiter in Vollzeit während der ersten Jahre der Vertragslaufzeit und in Teilzeit in den folgenden Jahren der Vertragslaufzeit bis zum offiziellen Erreichen des Renteneintritts. Zum Bilanzstichtag haben 39 (2013: 41) Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 0,45 % (2013: 0,68 %) und ein Gehaltstrend von 2,0 % (2013: 0,7%) zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung. Die Rückstellung von EUR 1.744 wurde mit einem Sicherungsguthaben in Höhe von EUR 1.752 (2013: EUR 4.134) verrechnet.

Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 0,68 % (2013: 0,68 %) und einem Gehaltstrend von 2,0 % (2013: 2,0 %) ermittelt. Unsicherheiten bestehen in der Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter so lange bei der Gruppe bleiben, bis sie einen Anspruch auf Jubiläumsleistungen erworben haben, und in Bezug auf deren Gehälter zum Anspruchszeitpunkt. In 2013 hat die Gruppe die Vereinbarungen für Jubiläumsansprüche neu verhandelt. Es wurde vereinbart die Jubiläumsansprüche für weitere fünf Jahre zu zahlen und danach die Vereinbarung zu terminieren. Die Rückstellung wurde gemäß IAS 19 ermittelt. Die Rückstellung für Abfindungen beinhaltet EUR 12.863 aus dem angekündigten Restrukturierungsprogramm. Der restliche Betrag bezieht sich auf Abfindungen aus dem normalen Geschäftsverlauf.



## **16. FINANZSCHULDEN UND FINANZSCHULDEN AUS FLUGZEUGFINANZIERUNGEN**

Dieser Abschnitt stellt Informationen bezüglich der Zinssätze und den sonstigen Konditionen der Finanzschulden der Gruppe, bemessen zum Restbuchwert, dar. Umfassende Informationen zum Zins-, Währungs- und Liquiditätsrisiko der Gruppe werden in Abschnitt 30 dargestellt.

### **Finanzschulden**

Die Gruppe ist verschiedene Finanzschulden eingegangen. Die Buchwerte für die Jahre 2014 und 2013 sind wie folgt:

In T EUR	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2014	Buchwert 31.12.2013
Anleihe I	Ungesichert	Euro	2015	<b>196.896</b>	199.301
Anleihe II	Ungesichert	Euro	2018	<b>225.689</b>	149.237
Anleihe III	Ungesichert	Euro	2014	<b>0</b>	150.886
Anleihe IV	Ungesichert	Euro	2019	<b>167.121</b>	0
Anleihe V	Ungesichert	CHF	2019	<b>81.679</b>	0
Wandelanleihe I	Ungesichert	Euro	2017*	<b>4.852</b>	4.852
Wandelanleihe III	Ungesichert	Euro	2019*	<b>130.884</b>	145.374
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	Euro	2015 – 2024	<b>40.038</b>	899
Darlehen von nahestehenden Personen	Gesichert	USD	2015 – 2016	<b>0</b>	98.699
Sonstige Darlehen	Ungesichert	USD	2015	<b>16.473</b>	14.502
Kontokorrent	Ungesichert	Euro		<b>49</b>	57
				<b>863.681</b>	763.807

\* Erstopption zur Einlösung der Wandelanleihe.

In Höhe von EUR 223.714 (2013: EUR 158.542) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Kontokorrente sind jeweils im Folgejahr fällig. Der Betrag von EUR 16.473 (2013: EUR 14.502) bezieht sich auf Lieferantendarlehen, hierfür fallen keine Zinsen an. Die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten sowie Darlehen von nahestehenden Personen werden in den Abschnitten 17 beziehungsweise 31 dargestellt.

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

In T EUR	2014	2013
Bis zu einem Jahr	<b>223.714</b>	158.542
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>616.546</b>	460.318
Mehr als fünf Jahre	<b>23.421</b>	144.947
	<b>863.681</b>	763.807

### **ANLEIHE I**

Am 10. November 2010 hat die Gruppe EUR 200.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2015 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 200.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils EUR 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,5% eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf EUR 200.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von EUR 7.534 an.

Im zweiten Quartal kaufte die Gruppe einen Teil der Schuldverschreibungen mit einem Nennwert von EUR 4.112 zurück. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

#### **ANLEIHE II**

Am 19. April 2011 hat die Gruppe EUR 150.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2018 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 150.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils EUR 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,25 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf EUR 150.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von EUR 5.188 an. Am 21. Januar 2014 hat die Gruppe zusätzlich weitere EUR 75.000 Teilschuldverschreibungen herausgegeben und erhöhte damit den Gesamtnennbetrag auf EUR 225.000. Die Teilschuldverschreibungen wurden zu 101,5% des Nennwertes begeben. Transaktionskosten fielen in Höhe von EUR 2.333 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

#### **ANLEIHE III**

Am 1. November 2011 hat die Gruppe € 100.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2014 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 100.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 11,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 100.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.552 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

Am 1. November 2012 hat die Gruppe zusätzlich weitere € 50.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 50.500. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 1.497 an.

Die Anleihe wurde in 2014 vollständig zurückgezahlt.

#### **ANLEIHE IV & V**

Am 8. Mai 2014 hat die Gruppe Inhaberschuldverschreibungen im Wert von EUR 170.000 bzw. CHF 100.000 herausgegeben, die 2019 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 170.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils EUR 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 6,75 % bzw. 100.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils CHF 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 5,625 % eingeteilt. Davon waren EUR 162.706 und CHF 92.725 Bar-mittelzufluss, während EUR 7.294 und CHF 7.275 eine Umwandlung der Anleihe mit den Laufzeiten 2014 und 2015 in die neu ausgegebene Anleihe sind. Es sind Transaktionskosten in Höhe von EUR 8.203 angefallen. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

#### **WANDELANLEIHE I**

Am 11. April 2007 hat die Gruppe EUR 220.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2027 fällig sind. Die Wandelanleihe ist in 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils EUR 100 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 1,5 % eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde zunächst auf EUR 22,47 festgelegt, daraus ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 4.450 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf EUR 220.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von EUR 6.391 an.

Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 in Eigenkapital- und Schuldenkomponenten aufgeteilt. Die Eigenkapitalkomponente, abzüglich Transaktionskosten und nach Steuern, wird als eigene Position innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.

Im 2011 hat die Gruppe 1.252 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt EUR 125.200 zurückgekauft.

Im zweiten Quartal 2012 haben die Anleihenhalter für 60 Teilschuldverschreibungen ihre „Put-Option“ genutzt und diese Teilschuldverschreibungen mit einem Nominalwert von EUR 6.000 der Gruppe angedient.

Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf EUR 6.162. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2014 standen noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt EUR 4.800 aus (2013: EUR 4.800).

Die in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapitalkomponente beträgt EUR 597 (2013: EUR 597).

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 Anleihegläubigern die Option einer vorzeitigen Kündigung der Anleihe zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung jeweils am 11. April 2012, 11. April 2017 und 11. April 2022 oder bei einem Eigentümerwechsel eingeräumt. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, die Wandelanleihe in ihrer Gesamtheit zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung zurückzukaufen, sofern der Börsenkurs der airberlin Aktie eine Schwelle von 150 % des Wandlungspreises übersteigt.

### WANDELANLEIHE III

Am 6. März 2013 hat die Gruppe EUR 140.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2019 fällig sein werden. Die Anleihe ist in 1.400 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von EUR 100 und einem jährlichen Zinssatz von 6,0% eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde auf EUR 2,82. Es ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 35.460 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf EUR 140.000. Die Transaktionskosten belaufen sich auf EUR 3.263. Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 komplett als Fremdkapital ausgewiesen. Die Fremdkapitalkomponente wurde in ein eingebettetes Derivat und einen Basisvertrag aufgeteilt. Beide Bestandteile werden unter den Finanzschulden wie folgt ausgewiesen:

In T EUR	31.12.2014
<b>Buchwert zum 01. Januar 2014</b>	<b>145.374</b>
Abgegrenzte Zinsen	1.410
Beizulegende Zeitwert Bewertung des eingebetteten Derivates	(15.900)
<b>Buchwert zum 31. Dezember 2014</b>	<b>130.884</b>
davon der Basisvertrag	130.884
davon das eingebettete Derivat	0

### Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen

Die Gruppe hat verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, die der Finanzierung der Flugzeuge dienen und mit diesen besichert sind. Die Buchwerte für die Jahre 2014 und 2013 sind wie folgt:

In T EUR	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2014	Buchwert 31.12.2013
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	Euro	2015–2023	54.712	61.480
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2015–2020	52.467	101.986
Fester Zinssatz	Gesichert	Euro	2015–2021	16.583	19.236
Fester Zinssatz	Gesichert	USD	2015–2023	44.366	43.303
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	USD	2015–2018	31.591	29.249
				<b>199.719</b>	<b>255.254</b>

Von diesen Verbindlichkeiten wurden EUR 109.758 (2013: EUR 76.863) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten werden in Abschnitt 17 dargestellt.

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

In T EUR	2014	2013
Bis zu einem Jahr	109.758	76.863
Zwischen einem und fünf Jahren	66.239	125.619
Mehr als fünf Jahre	23.722	52.772
	<b>199.719</b>	<b>255.254</b>

## **17. LEASINGVERHÄLTNISSE**

### **Operating-Leases**

Die Gruppe least eine Vielzahl an Flugzeugen, Triebwerken, Grundstücken und Gebäuden sowie sonstiges Vermögen. Die Vereinbarungen wurden als Operating-Leases eingestuft. Die Leasingverträge verfügen über eine Laufzeit im Schnitt von 11 Jahren und enden grundsätzlich mit Ablauf der Vertragslaufzeit. Das Ende der Laufzeit dieser Verträge liegt zwischen 2014 und 2025 mit Verlängerungsoption. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

In T EUR	2014	2013
Bis zu einem Jahr	<b>523.105</b>	451.596
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>1.703.253</b>	1.536.860
Mehr als fünf Jahre	<b>712.103</b>	828.259
	<b>2.938.461</b>	2.816.715

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Leasingzahlungen erfasst worden.

Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2014, sind Zahlungen aus Operating-Leases in Höhe von EUR 448.673 (2013: EUR 489.238) als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Zudem verleast die Gruppe Vermögensgegenstände – überwiegend Flugzeuge – als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating-Lease einzustufen sind. Das Ende der Laufzeit der Verträge liegt in 2015.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

In T EUR	2014	2013
Bis zu einem Jahr	<b>8.619</b>	17.913
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>0</b>	47.945
	<b>8.619</b>	65.858

### **Finanzierungsleasing**

Die Gruppe least bestimmte technische Ausrüstungen für Flugzeuge unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Die Leasingvereinbarungen beinhalten verschiedene Konditionen und laufen spätestens im Jahr 2024 aus.

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.

Der Restbuchwert der Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing wird in Abschnitt 6 dargestellt.

In 2014 sind keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2013: EUR 0).

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt:

In T EUR	Zum 31. Dezember 2014		Zum 31. Dezember 2013	
	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	11.927	7.268	3.300	3.198
Zwischen einem und fünf Jahren	63.281	40.940	34.000	26.950
Mehr als fünf Jahre	29.942	23.421	0	0
	<b>105.150</b>	<b>71.629</b>	<b>37.300</b>	<b>30.148</b>

### **18. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN**

In T EUR	2014			2013		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	121.327	0	121.327	113.005	0	113.005
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7.614	0	7.614	3.419	0	3.419
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	128.941	0	128.941	116.424	0	116.424
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	303.625	37.201	340.826	308.897	72.405	381.302
Kreditorische Debitoren	1.538	0	1.538	2.668	0	2.668
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	7.056	0	7.056	6.672	0	6.672
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	949	0	949	1.321	0	1.321
Sozialversicherungsabgaben	1.718	0	1.718	1.107	0	1.107
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	2.463	0	2.463	3.881	0	3.881
	<b>446.290</b>	<b>37.201</b>	<b>483.491</b>	<b>440.967</b>	<b>72.405</b>	<b>513.375</b>

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 sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 30 dargestellt.

### **19. ERHALTENE ANZAHLUNGEN**

Die Position betrifft überwiegend erhaltene Anzahlungen im Zusammenhang mit Tickets aus Einzelplatzverkäufen, wobei der gebuchte Flug erst nach dem Bilanzstichtag erfolgt und für die in der Berichtsperiode kein Umsatz realisiert wurde.

## **20. UMSATZERLÖSE**

In T EUR	2014	2013
Flugumsatz	<b>3.808.230</b>	3.815.537
Groundservices und sonstige Leistungen	<b>323.493</b>	305.758
Bordverkauf	<b>28.431</b>	25.499
	<b>4.160.154</b>	4.146.794

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

### **Segmentberichterstattung**

Die Gruppe wird vom Board of Directors als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Board of Directors der Gruppe zur Verfügung gestellt werden, sind: Betriebsergebnis, EBITDAR, Nettoverschuldung, Umsatzerlöse, Passagiere und Yield sowie Blockstunden. Über die Ressourcenallokation wird basierend auf dem gesamten Streckennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich durch die Tätigkeit als Fluggesellschaft erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus Ticketverkäufen, Kommissionen, Bordverkäufen und damit verbundenen Leistungen, die in Europa generiert werden. Da airberlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, hat der Board entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen mehreren Kundengruppen oder geografischen Segmenten, die außerhalb Europas liegen, zuzuordnen.

## **21. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

In T EUR	2014	2013
Erträge aus Schadensersatz	<b>0</b>	34.404
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	<b>0</b>	11.289
Erträge aus Untervermietung	<b>0</b>	4.022
Erträge aus Versicherungsansprüchen	<b>2.860</b>	852
Übrige	<b>8.776</b>	9.186
	<b>11.636</b>	59.753

## **22. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN**

In T EUR	2014	2013
Treibstoff	<b>1.028.629</b>	1.067.154
Flughafengebühren und Handling	<b>837.770</b>	835.591
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	<b>548.027</b>	579.342
Navigationsaufwand	<b>265.205</b>	257.755
Luftverkehrsabgabe	<b>148.636</b>	142.873
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	<b>124.532</b>	129.194
Übrige	<b>171.565</b>	162.595
	<b>3.124.364</b>	3.174.504

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von EUR 141.939 (2013: EUR 125.517) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen, und EUR 5.188 aus der vorzeitigen Beendigung der Leasingverträge (siehe Abschnitt 15).

Die Materialaufwendungen und bezogene Leistungen wurden um EUR 0 (2013: 24.000) reduziert, die airberlin von Etihad Airways PJSC im Rahmen des gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogramm erhalten hat (siehe Abschnitt 31).

### **23. PERSONALAUFWENDUNGEN UND MITARBEITERANZAHL**

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

In T EUR	2014	2013
Löhne und Gehälter	<b>444.281</b>	406.556
Aufwand für Altersversorgung	<b>38.759</b>	39.921
Sozialversicherungsabgaben	<b>41.439</b>	41.687
	<b>524.479</b>	488.164

Die Position Löhne und Gehälter beinhaltet EUR 12.863 aus dem angekündigten Restrukturierungsprogramm der Gruppe (siehe Abschnitt 15).

Der Aufwand für Altersversorgung im Berichtszeitraum steht im Zusammenhang mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der Directors und leitenden Angestellten in Höhe von EUR 691 (2013: EUR 1.721), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der AB Finance II GmbH in Höhe von EUR 73 (2013: EUR 39), mit Leistungen an beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von EUR 8.616 (2013: EUR 9.442) und mit Beitragsleistungen an Sozialversicherungssysteme in Höhe von EUR 29.379 (2013: 28.719). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen sind in Abschnitt 14 zu finden.

Die Vergütung der Directors setzen sich wie folgt zusammen:

In T EUR	2014	2013
Jahresgehälter	<b>800</b>	708
Bonus	<b>0</b>	62
Sonstiges	<b>30</b>	20
	<b>830</b>	790

Die höchste Vergütung eines Directors beträgt in 2014 EUR 830 (2013: EUR 790). Weitere Angaben zur Vergütung der Directors werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 90 bis 102 dargestellt.

Seit dem Oktober 2012 liegt die operative Führung des Unternehmens bei einem neugeschaffenen Gremium, dem Management Board. Die gesamte Vergütung für das Management Board betrug in der Berichtsperiode EUR 3.759 ( 2013: EUR 3.282), davon EUR 766 (2013: EUR 389) als Pensionszusagen.

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

Arbeitnehmer	Jahresdurchschnitt	Jahresdurchschnitt	31. Dezember 2014	31. Dezember 2013
	2014	2013		
Flugpersonal	<b>4.590</b>	4.700	<b>4.435</b>	4.705
Verkauf, Betrieb, Verwaltung	<b>4.022</b>	4.291	<b>4.005</b>	4.200
	<b>8.612</b>	8.991	<b>8.440</b>	8.905

**24. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

In T EUR	2014	2013
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	<b>233.058</b>	242.150
Vertriebs- und Distributionsaufwendungen (inkl. Verkaufsprovisionen)	<b>121.820</b>	123.210
Werbung	<b>56.271</b>	48.893
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	<b>46.898</b>	45.685
Reisekosten Crew	<b>28.405</b>	30.253
Bankgebühren	<b>31.852</b>	26.307
Beratung	<b>29.506</b>	34.481
Versicherung	<b>14.432</b>	18.506
Training und sonstige Personalaufwendungen	<b>19.590</b>	16.253
Nettoverlust aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte und damit verbundene Kosten	<b>19.156</b>	0
IT bezogene Aufwendungen	<b>16.103</b>	14.919
Telefon und Porto	<b>4.070</b>	5.116
Ausbuchungen von Forderungen	<b>6.218</b>	4.738
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	<b>2.087</b>	1.540
Übrige	<b>90.298</b>	78.518
	<b>719.764</b>	690.569

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten EUR 39.918, die sich im Zusammenhang mit dem angekündigten Restrukturierungsprogramm der Gruppe ergeben.

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers setzt sich wie folgt zusammen:

In T EUR	2014	2013
Jahresabschlussprüfung	<b>292</b>	144
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	<b>1.077</b>	917
Prüfungsnahе Dienstleistungen	<b>360</b>	371
Dienstleistungen betreffend Steuern	<b>33</b>	15
Sonstige Dienstleistungen	<b>325</b>	93
	<b>2.087</b>	1.540



## **25. FINANZERGEBNIS**

In T EUR	2014	2013
Zinsaufwand für Finanzschulden	<b>(96.538)</b>	(86.900)
Sonstiger Finanzaufwand	<b>(3.195)</b>	(998)
Finanzaufwendungen	<b>(99.733)</b>	(87.898)
Zinserträge aus Festgeldkonten	<b>388</b>	160
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	<b>62</b>	34
Sonstige Zinserträge	<b>3.717</b>	6.930
Finanzerträge	<b>4.167</b>	7.124
Gewinne aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	<b>9.944</b>	6.786
Finanzergebnis	<b>(85.622)</b>	(73.988)

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

Das im Finanzergebnis ausgewiesene Währungsergebnis leitet sich aus den gesamten Währungsgewinnen (-verlusten) wie folgt ab:

In T EUR	2014	2013
Summe Währungsergebnis, ergebniswirksam	<b>17.699</b>	(15.843)
davon in den betrieblichen Aufwendungen/Erträgen erfasst	<b>(24.042)</b>	25.802
Währungsgewinne im Finanzergebnis	<b>(6.343)</b>	9.959

## **26. ERTRÄGE AUS EQUITY BETEILIGUNGEN**

In T EUR	2014	2013
airberlin holidays GmbH (primary: Binoli GmbH)	<b>95</b>	0
THBG BBI GmbH	<b>432</b>	637
	<b>527</b>	637

## **27. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN**

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen Deutschland und Österreich zurechenbar.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

In T EUR	2014	2013
Laufender Ertragsteueraufwand	<b>(1.595)</b>	(693)
Latenter Ertragsteuerertrag	<b>3.788</b>	(9.587)
Ertragsteuerertrag	<b>2.193</b>	(10.280)

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von EUR 1.595 (2013: EUR 693) entfallen EUR 1 auf Steuerzahlungen für Vorjahre (2013: Aufwand in Höhe von EUR 2.289).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18 % (2013: 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 airberlin group abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen“ in Höhe von EUR (7.940) (2013: EUR 7.651) ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2014 ist das Management weiterhin der Überzeugung, dass die vorher genannten Faktoren auch 2015 einen deutlich positiven Einfluss haben werden, und steuerliche Verlustvorträge entweder durch zukünftige Erträge oder durch die Anwendung von geeigneten Steuerstrukturierungsstrategien nutzen lassen. Nichtsdestotrotz wurden die latenten Steueransprüche aus Verlustvorträgen zum 31. Dezember 2014 weiterhin nur sehr restriktiv angesetzt.

Die Gruppe bilanziert die Marktwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als Sicherungsgeschäfte klassifiziert wurden, netto der latenten Ertragssteuern im sonstigen Ergebnis. Zum 31. Dezember 2014 wurden keine latenten Steueransprüche auf die negativen Marktwerte der Fuel-Sicherungsgeschäfte angesetzt, da die Voraussetzungen für die Aktivierung nicht gegeben waren.

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

In T EUR	2014	2013
Verlust vor Steuern	<b>(378.862)</b>	(305.232)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18 % (2013: 30,18 %)	<b>114.341</b>	92.119
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	<b>(7.940)</b>	7.651
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	<b>(79.015)</b>	(57.296)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	<b>(26.717)</b>	(28.494)
Anpassung durch Betriebsprüfungen	<b>0</b>	(27.563)
Latenter Steuerertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	<b>0</b>	2.289
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	<b>1</b>	0
Sonstige	<b>1.523</b>	1.014
<b>Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)</b>	<b>2.193</b>	(10.280)

Durch Veränderungen in der Eigentümerstruktur im Vorjahr sind Verlustvorträge in Höhe von EUR 117.710 für gewerbesteuerliche Zwecke und EUR 124.369 für körperschaftsteuerliche Zwecke endgültig entfallen. Für diese Verlustvorträge waren keine latente Steueransprüche in Höhe von EUR 103.446 für gewerbesteuerliche Zwecke und EUR 110.106 für körperschaftsteuerliche Zwecke angesetzt. Der Verlust dieser latenten Steueransprüche wurde zum Ausgleich von in Vorjahren nicht aktivierten Steuerforderungen genutzt.

Zum 31. Dezember 2014 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von EUR 349.831 für gewerbsteuerliche Zwecke und EUR 222.534 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2013: EUR 271.996 und EUR 345.859). Davon wurden EUR 310.633 (2013: EUR 271.996) für gewerbsteuerliche Zwecke und EUR 163.293 (2013: EUR 251.702) für körperschaftsteuerliche Zwecke angesetzt zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen. Es wird erwartet, dass Verlustvorträge von EUR 39.199 (2013: EUR 0) für gewerbsteuerliche Zwecke und Verlustvorträge in Höhe von EUR 59.242 (2013: EUR 94.787) für körperschaftsteuerliche Zwecke im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse oder durch geeignete Steuerstrukturierungsstrategien genutzt werden können. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2014 weitere Verlustvorträge in Höhe von EUR 741.852 für gewerbsteuerliche Zwecke und EUR 894.633 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2013: EUR 679.007 und EUR 631.341), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer steuerlichen Betriebsprüfung in 2013 haben geänderte Steuerberechnungen zu einem signifikanten Rückgang der latenten Steueransprüche auf Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen geführt.

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

In T EUR	2014	2013
<b>Latente Steueransprüche:</b>		
Fremdwährungsforderungen und Derivate	6.251	6.474
Immaterielle Vermögensgegenstände	977	1.099
Technische Anlagen	2.254	383
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	5.653	3.581
Steuerliche Verlustvorträge	85.388	86.160
	<b>100.523</b>	<b>97.697</b>
<b>Latente Steuerverpflichtungen:</b>		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	(4.916)	(3.487)
Flugzeuge und damit verbundene Verbindlichkeiten	(34.794)	(43.385)
Immaterielle Vermögenswerte	(50.477)	(49.791)
Mietereinbauten	(44)	(56)
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	(8.032)	(9.079)
Wandelanleihen, Anleihen	(7.335)	(1.786)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(1.906)	(2.757)
	<b>(107.504)</b>	<b>(110.341)</b>
<b>Verrechnung</b>	<b>100.523</b>	<b>97.697</b>
<b>Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto</b>	<b>(6.981)</b>	<b>(12.644)</b>
<b>Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto zu Beginn des Geschäftsjahres</b>	<b>(12.644)</b>	<b>(2.120)</b>
<b>Veränderung der latenten Steuer</b>	<b>5.663</b>	<b>(10.524)</b>
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	(1.875)	937
<b>Latenter Steuerertrag (Aufwand)</b>	<b>3.788</b>	<b>(9.587)</b>

Der bilanzielle Ausweis stellt sich wie folgt dar:

In T EUR	2014	2013
Latente Steueransprüche	<b>16.835</b>	17.063
Latente Steuerverbindlichkeiten	<b>(23.817)</b>	(29.707)
	<b>(6.982)</b>	(12.644)

Eine Saldierung ist nicht möglich, da Ansprüche und Verbindlichkeiten nicht derselben Jurisdiktion unterliegen.

### Berücksichtigung von Ertragsteuern im sonstigen Ergebnis

In T EUR	2014			2013		
	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer
Ausgleichsposten aus Währungs- differenzen	462	0	<b>462</b>	(237)	0	(237)
Marktwertveränderung von Sicherungs- instrumenten	(149.404)	1.875	<b>(147.529)</b>	3.635	(937)	2.698
	(148.942)	1.875	<b>(147.067)</b>	3.398	(937)	2.461

### **28. KAPITALFLUSSRECHNUNG**

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung der airberlin erfolgt nach der indirekten Methode. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten Kassenbestände und Bankkonten sowie Festgelder bei Banken mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

In T EUR	2014	2013
Kassenbestand	<b>117</b>	148
Bankguthaben	<b>157.323</b>	117.274
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	<b>101.789</b>	105.641
Bankguthaben und Kassenbestände	<b>259.229</b>	223.063
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	<b>(49)</b>	(57)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	<b>259.180</b>	223.006

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2014 gesperrte Guthaben in Höhe von EUR 101.699 (2013: EUR 105.131).

## 29. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Die derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

In T EUR	2014			2013		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
<b>Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:</b>						
Positiver Marktwert	82.445	0	<b>82.445</b>	14.350	0	14.350
Negativer Marktwert	(240.248)	0	<b>(240.248)</b>	(23.013)	0	(23.013)
	(157.803)	0	<b>(157.803)</b>	(8.663)	0	(8.663)
<b>zugehörige Bezugsbasis:</b>						
Treibstoffpreis	(239.417)	0	<b>(239.417)</b>	13.252	0	13.252
Devisenkurs	81.614	0	<b>81.614</b>	(21.915)	0	(21.915)
	(157.803)	0	<b>(157.803)</b>	(8.663)	0	(8.663)
<b>Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden:</b>						
Positiver Marktwert	22	8	<b>30</b>	0	105	105
Negativer Marktwert	(300)	(93)	<b>(393)</b>	(85)	(577)	(662)
	(278)	(85)	<b>(363)</b>	(85)	(472)	(557)
<b>zugehörige Bezugsbasis:</b>						
Treibstoffpreis	0	0	<b>0</b>	(37)	0	(37)
Devisenkurs	22	0	<b>22</b>	(48)	0	(48)
Zins und Devisenkurs	(300)	(85)	<b>(385)</b>	(0)	(472)	(472)
	(278)	(85)	<b>(363)</b>	(85)	(472)	(557)

### Hedge-Accounting

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

airberlin wendet Hedge-Accounting in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cashflows in Fremdwährung und auf zukünftige, auf den Kauf von Treibstoff bezogene Cashflows an, die die Kriterien gemäß IAS 39 erfüllen, womit die Volatilität der Gewinn- und-Verlust-Rechnung reduziert wird.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. airberlin erfüllt diese Anforderungen durch die Dokumentation zu Beginn eines Sicherungsgeschäfts, sowohl bei der Sicherungsbeziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft, als auch bei den Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dazu gehören die Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu festen Verpflichtungen und zukünftigen Transaktionen und auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades des angewandten Sicherungsinstruments. Die Effektivität der vorhandenen Sicherungsbeziehungen wird laufend überwacht. Für das Hedge-Accounting werden die Änderungen des Marktwerts des Hedging-Instruments im Eigenkapital in dem Ausmaße, in dem das Sicherungsgeschäft wirksam ist, erfasst. Die kumulierten Marktwertänderungen der Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust auswirkt.

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

Sämtliche Fremdwährungsoptionen und Kerosin-Optionen wurden während der Berichtsperiode auf ihre Hedge-Accounting-Qualifikation hin überprüft und sich qualifizierende Derivate als Cashflow-Sicherungsgeschäfte ausgewiesen.

Im Treasury-Management-System werden die gemäß IAS 39 klassifizierten Sicherungsbeziehungen für Hedge-Accounting ausgewiesen und deren Effektivität berechnet. Sowohl die Grundgeschäfte als auch die Sicherungsgeschäfte sind in dem System darstellt. Alle abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte werden auf deren Effektivität hin laufend überwacht und, falls nötig, angepasst.

#### **Verrechnungsvereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen**

Die Gruppe schließt derivative Finanzinstrumente unter Netting Vereinbarungen ab. Im Allgemeinen werden unter diesen Vereinbarungen die geschuldeten Beträge aus allen Transaktionen der jeweiligen Vertragspartner an einem jeweiligen einzelnen Tag innerhalb einer Währung mit einander verrechnet und von einem Vertragspartner zum anderen Vertragspartner als Summe gezahlt. In speziellen Umständen – zum Beispiel bei Eintritt eines Kreditereignisses wie einem Zahlungsausfall, werden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet und ein Gesamtbetrag durch Verrechnung aller Transaktionen ermittelt, der als Gesamtbetrag zahlbar ist.

Diese Vereinbarungen erfüllen nicht die Kriterien für das Verrechnen der Transaktionen in der Bilanz. Dies ist der Fall, da die Gruppe keine rechtlichen Mittel hat, diese Transaktionen im Normalfall miteinander zu verrechnen, da eine Verrechnung rechtlich nur möglich ist im Falle eines zukünftigen Ereignisses wie der Zahlungsausfall bei Verbindlichkeiten oder ähnlichem.

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte der erfassten Finanzinstrumente dar, die einer solchen Vereinbarung zum 31. Dezember 2014 unterliegen:

Beschreibung	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente verrechnet in der Bilanz	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente in der Bilanz	Zugehörige nicht verrechnete Finanzinstrumente	Bankdeposit erhalten/gegeben	Nettosumme
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	<b>84.038</b>	<b>(1.563)</b>	<b>82.475</b>	<b>(69.523)</b>	<b>0</b>	<b>12.952</b>
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	<b>(242.204)</b>	<b>1.563</b>	<b>(240.641)</b>	<b>69.523</b>	<b>0</b>	<b>(171.118)</b>

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte der erfassten Finanzinstrumente dar, die einer solchen Vereinbarung zum 31. Dezember 2013 unterliegen:

Beschreibung	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente verrechnet in der Bilanz	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente in der Bilanz	Zugehörige nicht verrechnete Finanzinstrumente	Bankdeposit erhalten/gegeben	Nettosumme
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	20.490	(6.035)	14.455	(10.331)	0	4.124
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	(29.710)	6.035	(23.675)	10.331	0	(13.344)

### **30. FINANZIELLES RISIKOMANAGEMENT**

#### **a) Ausfallrisiken**

Der Buchwert der finanziellen Vermögenswerte stellt das maximale Ausfallrisiko dar.

Das maximale Ausfallrisiko zum Bilanzstichtag stellt sich wie folgt dar:

In T EUR	Anhang	2014	2013
Darlehen und Forderungen	9	<b>352.864</b>	334.818
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	29	<b>30</b>	105
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	29	<b>82.445</b>	14.350
Bankguthaben und Kassenbestände	28	<b>259.229</b>	223.063
		<b>694.568</b>	572.336

#### **b) Wertberichtigungen**

##### **— FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN**

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

In T EUR	2014		2013	
	Bruttoforderung	Wertberichtigung	Bruttoforderung	Wertberichtigung
Nicht überfällig	<b>163.137</b>	<b>0</b>	170.391	0
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	<b>5.287</b>	<b>84</b>	2.671	32
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	<b>8.380</b>	<b>228</b>	2.446	15
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	<b>9.155</b>	<b>4.990</b>	2.533	906
Mehr als ein Jahr überfällig	<b>14.478</b>	<b>14.111</b>	23.350	11.611
	<b>200.437</b>	<b>19.413</b>	201.391	12.564

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden basierend auf historischen Daten zu Wertminderungsverlusten, wie nachstehend erläutert, auf mögliche Wertverminderungsverluste hin analysiert. Forderungen, die nicht überfällig sind, gelten normalerweise auf Grundlage der Erfahrungen aus der Vergangenheit als nur mit einem geringen Wertminderungsrisiko behaftet, genauso wie Forderungen, die zwischen 1 und 30 Tage überfällig sind.

Die Entwicklung der Wertberichtigungen stellt sich wie folgt dar:

In T EUR	2014	2013
Bestand 1. Januar	<b>12.564</b>	14.058
Zuführung zu Wertberichtigungen	<b>7.349</b>	1.017
Auflösung von Wertberichtigungen	<b>(500)</b>	(2.511)
Bestand 31. Dezember	<b>19.413</b>	12.564

Wertberichtigungen dienen dazu, Wertminderungsverluste zu erfassen, bis die Gruppe entscheidet, dass der finanzielle Vermögenswert ausgebucht werden soll.

Wertberichtigungen basieren auf Schätzwerten und Beurteilungen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit von einzelnen Forderungen, der tatsächlichen Kundenstruktur und einer Analyse vergangener Wertminderungsverluste. Ein Mahnwesen ist im Unternehmen installiert. Die dritte Mahnung ergeht zusammen mit einem gerichtlichen Mahnbescheid und zeitgleich wird auf die Forderung eine Wertberichtigung in Höhe von 60 % vorgenommen. Dieser Prozentsatz spiegelt die Wahrscheinlichkeit des

Wertminderungsverlusts aufgrund von Erfahrungen in der Vergangenheit wider. Zum Bilanzstichtag betragen wie Wertberichtigungen EUR 19.413 (2013: EUR 12.564).

#### — SONSTIGE KREDITE UND FORDERUNGEN

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2014 nicht überfällig (2013: keine), und es erfolgten während des Berichtszeitraums keine Neuverhandlungen von Zahlungsbedingungen, die ansonsten zu überfälligen Forderungen geführt hätten. Es wurden keine Wertminderungsverluste in Bezug auf andere finanzielle Vermögenswerte verzeichnet (2013: keine).

Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf fällige Beträge von Lieferanten (Sicherheiten, Boni und Ansprüche). Da die Gruppe nur Verträge mit erstklassigen Lieferanten abschließt, ist das Wertminderungsrisiko bezüglich dieser Beträge unbedeutend.

Forderungen gegen nahestehende Personen resultieren hauptsächlich aus Forderungen im Zusammenhang mit dem gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogramm mit Etihad Airways PJSC und aus Verrechnungskonten gegenüber der E190 Flugzeugvermietung GmbH. Da die Forderungen nicht überfällig sind und Zahlungen in der Vergangenheit pünktlich erfolgten, erachtet die Gruppe eine Wertminderung als nicht erforderlich.

#### — ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE SOWIE POSITIVE MARKTWERTE VON DERIVATEN

Es wurde keine Wertminderung auf Bankguthaben oder positive Marktwerte von Derivaten verzeichnet, da die Transaktionen nur mit Parteien von höchster Bonität oder, im Falle von derivativen Finanzinstrumenten, mit Parteien durchgeführt werden, die auf Grundlage der in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen (vergangenes Kundenverhalten bezüglich der pünktlichen Zahlung von fälligen Beträgen) als zuverlässig bekannt sind. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen unter der Prämisse von Wertberichtigungsrisiken bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

#### c) Liquiditätsrisiken

Die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen sowie der derivativen Finanzinstrumente stellen sich zum 31. Dezember 2014 wie folgt dar:

In T EUR	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	12 Monate	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
<b>Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	(210.672)	(110.825)	(75.760)	(24.087)
Finanzschulden	16	(1.082.124)	(276.469)	(770.392)	(35.264)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(128.941)	(128.941)	0	0
<b>Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>(1.421.737)</b>	<b>(516.235)</b>	<b>(846.152)</b>	<b>(59.351)</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(875.830)	(875.830)	0	0
Zahlungszufluss		955.929	955.929	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(296.339)	(296.264)	(75)	0
Zahlungszufluss		51.665	51.665	0	0
<b>Summe derivative Finanzinstrumente</b>		<b>(164.575)</b>	<b>(164.500)</b>	<b>(75)</b>	<b>0</b>



Zum 31. Dezember 2013 waren die Fälligkeiten wie folgt:

In T EUR	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	12 Monate	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
<b>Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	(278.708)	(81.915)	(140.719)	(56.074)
Finanzschulden	16	(923.558)	(219.562)	(557.202)	(146.794)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(116.424)	(116.424)	0	0
<b>Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>(1.318.690)</b>	<b>(417.901)</b>	<b>(697.921)</b>	<b>(202.868)</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(120.122)	(120.122)	0	0
Zahlungszufluss		130.202	130.202	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(668.638)	(668.439)	(199)	0
Zahlungszufluss		649.336	649.336	0	0
<b>Summe derivative Finanzinstrumente</b>		<b>(9.222)</b>	<b>(9.023)</b>	<b>(199)</b>	<b>0</b>

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 2015 abgeschlossen wurden.

#### d) Währungsrisiken

Die Gruppe wickelt einen erheblichen Teil der Transaktionen in USD und einen kleineren Teil in GBP und CHF ab. airberlin tätigt Devisentermin- und Optionsgeschäfte in USD, um funktionelle Währungsrisiken, die sich aus den laufenden operativen Kosten in USD ergeben (z. B. Zahlungen in Bezug auf Flugzeugfinanzierung und -leasing, Treibstoff, Wartung etc.), zu steuern. airberlin sichert grundsätzlich mindestens 75 % des erwarteten Cashflows auf einer 1 bis 3 Monate revolvingenden Basis und mindestens 35 % des erwarteten Cashflows auf einer 4–12 Monate revolvingenden Basis ab (2013: identisch).

Das Währungsrisiko der Gruppe, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

In T Währungseinheiten	2014			2013		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	<b>88.580</b>	<b>840</b>	<b>465</b>	77.121	748	418
Bankguthaben und Kassenbestände	<b>61.850</b>	<b>135</b>	<b>6.680</b>	66.090	391	12.125
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	<b>(156.467)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	(240.706)	0	0
Finanzschulden	<b>(67.928)</b>	<b>0</b>	<b>(100.990)</b>	(156.116)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	<b>(105.462)</b>	<b>(1.018)</b>	<b>(5.026)</b>	(101.856)	(675)	(3.066)
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	<b>(179.427)</b>	<b>(43)</b>	<b>(98.871)</b>	(355.467)	464	9.477
Erwartete zukünftige Einkäufe	<b>(2.028.474)</b>	<b>17.974</b>	<b>(51.149)</b>	(2.128.673)	19.854	(44.409)
Gesamtrisiko	<b>(2.207.901)</b>	<b>17.931</b>	<b>(150.020)</b>	(2.484.140)	20.318	(34.932)
Nominal Sicherungsgeschäfte	<b>1.196.260</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	1.463.000	0	13.400
Netto Währungsrisiko	<b>(1.011.641)</b>	<b>17.931</b>	<b>(150.020)</b>	(1.021.140)	20.318	(21.532)

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

Die folgenden Wechselkurse galten während des Jahres:

Währungseinheiten zum EUR	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
	2014	2013	2014	2013
USD	<b>1,3285</b>	1,3281	<b>1,2141</b>	1,3791
GBP	<b>0,8061</b>	0,8493	<b>0,7789</b>	0,8337
CHF	<b>1,2146</b>	1,2311	<b>1,2024</b>	1,2276

#### — SENSITIVITÄTSANALYSE

Für die zum Jahresende existierenden finanziellen Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie für den Marktwert der zum Jahresende existierenden derivativen Finanzinstrumente wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Die in der Kalkulation des Währungsrisikos zugrunde gelegten Annahmen sind die gleichen wie im vorangegangenen Jahr. Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, konstant bleiben, hätte eine Stärkung des Euro gegenüber den folgenden Währungen um 10 % am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht (vermindert):

Effekt In T EUR	2014			2013		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	<b>13.435</b>	<b>5</b>	<b>2.887</b>	22.715	(51)	(1.694)
Eigenkapital	<b>(76.181)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	(82.424)	0	0

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

Effekt In T EUR	2014			2013		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	(16.420)	(6)	(3.479)	(26.867)	62	2.071
Eigenkapital	90.114	0	0	96.605	0	0

#### e) Zinsrisiken

Die verzinslichen Finanzinstrumente der Gruppe setzen sich wie folgt zusammen:

In T EUR	Buchwert	
	2014	2013
<b>Festverzinsliche Finanzinstrumente</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	2.930	2.364
Finanzielle Verbindlichkeiten	(930.043)	(832.925)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(385)	(471)
	<b>(927.498)</b>	<b>(831.032)</b>
<b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente</b>		
Finanzielle Verbindlichkeiten	(107.228)	(192.772)
	<b>(107.228)</b>	<b>(192.772)</b>

Das Zinsrisiko der Gruppe auf Basis der Nominalwerte der Finanzinstrumente setzt sich wie folgt zusammen:

In T EUR	2014	2013
Variabel verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten abzüglich Nominalwerte der Zins- und Währungs-Swaps	40.536	(62.687)
	<b>40.536</b>	<b>(62.687)</b>

Die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten aus Flugzeugfinanzierungen, die vornehmlich auf USD lauten, setzen 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.

#### — MARKTWERT-SENSITIVITÄTSANALYSE

Die Gruppe weist keine festverzinslichen finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert („fair value option“) aus und die Gruppe hat keine ihrer Derivate (der Zins- und Währungs-Swaps) als Fair Value Sicherungsbeziehung designiert. Daher würde eine Veränderung des Zinssatzes nur die Gewinn- und Verlust-Rechnung beeinflussen und nicht das Eigenkapital und dies in Höhe der Wertveränderung der zu Handelszwecken gehaltenen Zins- und Währungs-Swaps. Eine Änderung von +/- 100 Basispunkten des Zinssatzes hätte das Eigenkapital um EUR 0 (2013: EUR 0) erhöht oder vermindert und den Gewinn um EUR 363 (2013: EUR 952) erhöht bzw. um EUR 1.150 (2013: 1.468) verringert bezogen auf ein Jahr.

— CASHFLOW-SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Devisenkurse, konstant bleiben, hätte – basierend auf den Bilanzbeträgen zum Berichtsdatum und unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Zinsswaps – eine Zinsänderung um 100 Basispunkte den Gewinn oder Verlust (das Finanzergebnis) um EUR 619 erhöht bzw. um EUR 512 verringert (2013: EUR 627 erhöht bzw. vermindert) und keine Auswirkung auf das Eigenkapital während des zwölfmonatigen Zeitraums gehabt.

**f) Kerosinpreis-Risiken**

Der Treibstoffpreis (jet fuel) spielt eine wichtige Rolle für die operativen Ergebnisse der Gruppe. Die Treibstoffaufwendungen von airberlin beliefen sich auf 22,9 % (2013: 24,0 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. airberlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2014 betrug die abgesicherte Menge 952.000 Tonnen für das Geschäftsjahr 2015 (2013: 645.500 Tonnen für 2014). Die Hedgingquote beträgt 71,5 % für 2015 (2013: 48,3 % für 2014).

— SENSITIVITÄTSANALYSE

Da die Gruppe die Kerosin-Optionsgeschäfte für die Sicherungszwecke benutzt, würde eine Veränderung des Treibstoffpreises die Gewinn- und Verlust-Rechnung unterschiedlich beeinflussen.

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Fremdwährungskurse, konstant bleiben, hätte ein 10-prozentiger Anstieg bzw. Rückgang des Treibstoffpreises am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht (vermindert):

Effekt In T EUR	2014		2013	
	+ 10 %	-10 %	+ 10 %	-10 %
Gewinn oder Verlust	<b>(683)</b>	<b>384</b>	(2.694)	(6.409)
Eigenkapital	<b>42.477</b>	<b>(42.477)</b>	42.135	(29.917)

### g) Kategorien und Marktwerte

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2014 sind wie folgt:

In T EUR	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/ beizulegenden Zeitwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	352.864	0	0	0	352.864	352.864
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	29	0	30	0	0	30	30
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	29	0	0	82.445	0	82.445	82.445
Bankguthaben und Kassenbestände	28	259.229	0	0	0	259.229	259.229
		612.093	30	82.445	0	694.568	694.568
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	29	0	(393)	0	0	(393)	(393)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	(240.248)	0	(240.248)	(240.248)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	16	0	0	0	(1.160.790)	(1.160.790)	(1.184.800)
Finanzierungsleasing	17	0	0	0	(71.629)	(71.629)	(70.748)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	28	0	0	0	(49)	(49)	(49)
		0	(393)	(240.248)	(1.232.468)	(1.473.109)	(1.496.238)

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2013 waren wie folgt:

In T EUR	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/beizulegenden Zeitwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	334.818	0	0	0	334.818	334.818
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	29	0	105	0	0	105	105
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	29	0	0	14.350	0	14.350	14.350
Bankguthaben und Kassenbestände	28	223.063	0	0	0	223.063	223.063
		557.881	105	14.350	0	572.336	572.336
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	29	0	(662)	0	0	(662)	(662)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	(23.013)	0	(23.013)	(23.013)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	16	0	0	0	(1.106.172)	(1.106.172)	(1.087.106)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden					(15.900)	(15.900)	(15.900)
Finanzierungsleasing	17	0	0	0	(30.148)	(30.148)	(27.880)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	28	0	0	0	(57)	(57)	(57)
		0	(662)	(23.013)	(1.152.277)	(1.175.952)	(1.154.618)

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

#### **Derivative Finanzinstrumente**

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Faktoren, die sich für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (als Marktpreis) oder indirekt (in Ableitung von Marktpreisen) beobachten lassen. Somit sind die von airberlin gehaltenen derivativen Finanzinstrumente in ihrer Gesamtheit der Stufe 2 nach der in IFRS 13.93 definierten dreistufigen Hierarchie zuzuordnen.

#### **Wandelanleihe eingebettetes Derivat**

Die Gruppe hat ein eingebettetes Derivat in der am 6. März 2013 begebenen Wandelanleihe identifiziert. Das eingebettete Derivat wird als Stufe 2 nach der in IFRS 13.93 definierten dreistufigen Hierarchie klassifiziert.

Die Entwicklung des eingebetteten Derivates:

In T EUR

Erfasster Beizulegender Zeitwert zum 6. März 2013	<b>(8.960)</b>
Bewertung des beizulegenden Zeitwertes durch die Gewinn- und Verlustrechnung	<b>(6.940)</b>
Beizulegender Zeitwert zum 31. Dezember 2013	<b>(15.900)</b>
Bewertung des beizulegenden Zeitwertes durch die Gewinn- und Verlustrechnung	<b>15.900</b>
Beizulegender Zeitwert zum 31. Dezember 2014	<b>0</b>

### Finanzielle Verbindlichkeiten

Der Marktwert wird auf der Basis von diskontierten, zukünftig erwarteten Kapital- und Zins-Cashflows mit laufenden Zinssätzen berechnet.

### Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen/Verbindlichkeiten

Bei Forderungen/Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von weniger als einem Jahr wird erachtet, dass der Nominalwert den Marktwert widerspiegelt. Alle sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten werden diskontiert, um den beizulegenden Zeitwert zu bestimmen.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzfristigen Fälligkeit wird angenommen, dass der Nominalwert den beizulegenden Zeitwert widerspiegelt.

### h) Nettogewinne oder -verluste

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

In T EUR

	2014	2013
Darlehen und Forderungen	<b>6.015</b>	(1.023)
Bankguthaben und Kassenbestände	<b>12.013</b>	(1.620)
Derivative Finanzinstrumente	<b>(3.923)</b>	(26.840)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	<b>(21.678)</b>	15.336
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	<b>15.900</b>	(6.940)
	<b>8.327</b>	(21.087)

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 (2013: keine). Zinserträge und -aufwendungen sind in Abschnitt 25 beschrieben.

## **31. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN**

### Transaktionen mit den Direktoren der Gruppe

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors und deren Equity Beteiligungen (siehe Abschnitt 9). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 90 bis 102 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 4,31 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2013: 4,31 %).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von EUR 3.586 (Vorjahr: EUR 6.573) erwirtschaftet. Zum 31. Dezember 2014 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf EUR 48 (Vorjahr: EUR 75).

#### Transaktionen mit einem wesentlichen Aktionär

Des Weiteren hat die Gruppe in 2013 ein besichertes Darlehen von einem Großaktionär – Etihad Airways PJSC – erhalten. Der ausstehende Betrag am 31. Dezember 2014 beträgt EUR 0 (2013: EUR 98.699 einschließlich auflaufender Zinsen). Der entsprechende Zinsaufwand von EUR 4.100 (2013: EUR 8.689) wurde in der Gewinn-und-Verlustrechnung ausgewiesen. Etihad Airways PJSC und airberlin kooperieren in verschiedenen operativen Projekten, zum Beispiel beim Einkauf und der Flugzeug-Instandhaltung. airberlin ist außerdem eine umfangreiche code-share Vereinbarung mit Etihad Airways PJSC eingegangen. Daraus hat die Gruppe Provisionen in der Höhe von EUR 8.476 (2013: EUR 8.135) an Etihad Airways PJSC gezahlt sowie von Etihad Airways PJSC Provisionen in Höhe von EUR 8.166 (2013: EUR 8.166) erhalten. Zum 31. Dezember 2014 sind EUR 1.188 (2013: EUR 1.209) in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen ausgewiesen. Der Betrag von EUR 972 (2013: EUR 489) ist in der Position Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Gruppe hat im Rahmen des gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogrammes in 2013 EUR 24.000 erhalten, die gegen Materialaufwendungen und sonstige Leistungen aufgerechnet wurden. Von diesem sind zum 31. Dezember 2014 EUR 12.308 (2013: EUR 12.308) in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen enthalten. Die Gruppe hat im Jahr 2013 Business Class Sitze im Wert von EUR 15.219 von Etihad Airways PJSC erworben.

#### Transaktionen mit Equity Beteiligungen

Die Lieferungen und Leistungen mit Equity Beteiligungen zum 31. Dezember 2014 und 2013 stellen sich wie folgt dar:

In T EUR	2014	2013
<b>THBG BBI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.930	2.364
Zinserträge	137	121
<b>airberlin holidays GmbH (primary: Binoli GmbH)</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	88	167
Umsatzerlöse aus Ticketverkäufen	1.401	9.520
<b>E190 Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	553	2.394
Leasingaufwand	6.698	7.765
<b>IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.</b>		
Leasingertrag	1.085	2.899
<b>Topbonus Ltd</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.312	136
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	4.072	4.982
Umsatzerlöse aus Ticketverkäufen	6.898	5.172
Aufwendungen aus Meilen	25.417	24.955
<b>AuSoCon Berlin Call Center GmbH</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	1.963	0
Aufwendungen aus Serviceleistungen	2.234	0



Transaktionen mit Equity Beteiligungen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet. In 2014 wurden EUR 0 Ausschüttungen von Equity Beteiligungen vereinnahmt (2013: 0).

### **32. EXECUTIVE BOARD OF DIRECTORS**

Stefan Pichler	Chief Executive Officer	(seit 02. Februar 2015)
Wolfgang Prock-Schauer	Chief Executive Officer	(bis 02. Februar 2015)

### **33. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE**

Im Zeitraum zwischen dem Ende des Geschäftsjahres 2014 bis zum Redaktionsschluss dieses Jahresberichtes am 29. April 2015 gab es keine nennenswerten Ereignisse, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben.

### **34. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT**

#### **a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen**

Die im Konzernanhang in den Abschnitten 3 und 4 beschriebenen Bilanzierungsgrundsätze und wesentlichen Bewertungsgrundlagen finden ebenso Anwendung auf den Jahresabschluss der Gesellschaft. Zusätzlich werden die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze angewendet:

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen werden zu Anschaffungskosten bilanziert und wurden auf Anhaltspunkte für Wertminderungen überprüft.

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

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

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

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

Die Gesellschaft hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten definiert:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ derivative Finanzinstrumente die zu Handelszwecken gehalten werden,
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- ▶ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

### b) Anteile an verbundenen Unternehmen

Die von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen sind in Abschnitt 35 des Konzernanhangs zu finden. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

In 2013 hat die Gruppe ihre Struktur rationalisiert. Als Teil der Reorganisation wurden die Anteile an einigen direkt gehaltenen Tochterunternehmen in andere Tochterunternehmen der Gesellschaft transferiert. Gleichzeitig wurden Darlehen innerhalb der Gruppe vorher ausgegeben von der Gesellschaft in das Eigenkapital der Tochterunternehmen eingebracht. In 2014 wurden weitere 200.000 Darlehen in das Eigenkapital der Tochterunternehmen eingebracht.

Die Berechnung der erzielbaren Betrages wurde vom Management durchgeführt um den Nutzungswert der Anteile an verbundenen Unternehmen der Gesellschaft zu bestimmen. Dazu wurde der Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Flugbetrieb genutzt, der um die Markwerte der sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten bei den restlichen Gesellschaften in der Air Berlin PLC Gruppe angepasst wurde, da diese weitere zukünftige Cashflows generieren. Der erzielbare Betrag entspricht in etwa dem Buchwert der Anteile. Die getroffenen Annahmen bei der Ermittlung des Nutzungswertes sind im Abschnitt 5 dargestellt. Eine negative Veränderung in diesen Annahmen würde zu der Wertminderung der Anteile an verbundenen Unternehmen bei der Gesellschaft führen.

In T EUR	2014	2013
<b>Anschaffungskosten</b>		
Bestand 1. Januar	966.200	720.925
Zugänge	0	30
Bareinlage in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	0	7.000
Einbringung von innerkonzernlichen Darlehen in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	200.000	184.523
Einbringung von innerkonzernlichen Forderungen und Verbindlichkeiten in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen, netto	0	53.344
Einbringung von Equity Beteiligungen in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	0	409
Abgänge	(1.182)	(31)
Bestand 31. Dezember	1.165.018	966.200

### c) Latente Steueransprüche

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

In T EUR	2014	2013
Laufender Ertragsteueraufwand	122	(23)
Latenter Ertragssteueraufwand	391	(15.675)
Ertragsteueraufwand	513	(15.698)

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steueraufwand entfallen EUR 122 auf Steuererstattungen für Vorjahre (2013: Steuernachzahlung EUR 452).

Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 30,03 % (2013: 30,03 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,20 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2014 ist das Management weiterhin der Überzeugung, dass die vorher genannten Faktoren auch 2015 einen deutlich positiven Einfluss haben werden, und steuerliche Verlustvorträge entweder durch zukünftige Erträge oder durch die Anwendung von geeigneten Steuerstrukturierungsstrategien nutzen lassen. Nichtsdestotrotz wurden die latenten Steueransprüche aus Verlustvorträgen zum 31. Dezember 2014 weiterhin nur sehr restriktiv angesetzt. Zum 31. Dezember 2014 wurden latente Steueransprüche aus Verlustvorträgen nur in Höhe der entsprechenden latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt. Zum 31. Dezember 2013 wurden keine latenten Steueransprüche auf Verlustvorträge angesetzt.

Die Gruppe bilanziert die Marktwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als Sicherungsgeschäfte klassifiziert wurden, netto der latenten Ertragssteuern im sonstigen Ergebnis. Zum 31. Dezember 2014 wurden keine latenten Steueransprüche auf die negativen Marktwerten der Sicherungsgeschäfte angesetzt, da die Voraussetzungen für die Aktivierung nicht gegeben waren.

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

In T EUR	2014	2013
Verlust vor Steuern	<b>(142.044)</b>	(93.594)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,03 % (2013: 30,03 %)	<b>42.656</b>	28.106
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	<b>(1.218)</b>	(3.464)
Aktivierung (Abschreibungen) auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	<b>(3.631)</b>	(17.589)
Nichtansatz der latenten Steueransprüche auf negative Marktwerte der Sicherungsgeschäfte	<b>(10.676)</b>	0
Steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	<b>(27.696)</b>	(23.528)
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	<b>(122)</b>	452
Sonstige	<b>1.200</b>	325
Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)	<b>513</b>	(15.698)

Zum 31. Dezember 2014 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von EUR 20.382 (2013: EUR 0) für gewerbsteuerliche Zwecke und EUR 20.382 (2013: EUR 0) für Körperschaftsteuerliche Zwecke. Davon wurden EUR 20.382 (2013: EUR 0) für gewerbsteuerliche Zwecke und EUR 20.382 (2013: EUR 0) für Körperschaftsteuerliche Zwecke zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen angesetzt.

Daneben bestehen zum 31. Dezember 2014 weitere Verlustvorträge in Höhe von EUR 59.764 für gewerbsteuerliche Zwecke und EUR 390.575 für Körperschaftsteuerliche Zwecke (2013: EUR 42.275 für Gewerbesteuer und EUR 383.337 für Körperschaftsteuer), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

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

In T EUR	2014	2013
Latente Steueransprüche:		
Rückstellungen	963	1.136
Marktwert von Derivaten	0	992
Steuerliche Verlustvorträge	6.122	0
	<b>7.085</b>	<b>2.128</b>
Latente Steuerverpflichtungen:		
Wandelanleihen, Anleihen	(7.335)	(1.786)
Marktwert von Derivaten	0	(983)
	<b>(7.335)</b>	<b>(2.769)</b>
Verrechnung	7.085	2.128
Latente Steueransprüche, netto	(250)	(641)
Latente Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	(641)	15.034
Veränderung der latenten Steuer	391	(15.675)
Davon aus Eigenkapitalpositionen	0	0
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	391	(15.675)

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

#### **d) Darlehen an Tochterunternehmen**

Im Jahr 2014 wurden Darlehen in Höhe EUR 318.395 an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG gegeben. Ein Betrag EUR 200.000 wurden in das Eigenkapital der Tochtergesellschaft eingebracht (Abschnitt 34 b). Zum 31. Dezember 2014 sind Darlehen an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG in Höhe von EUR 118.395 ausstehend. Zum 31. Dezember 2013 sind keine weiteren Darlehen an Tochterunternehmen ausstehend.

#### **e) Forderungen gegenüber Tochterunternehmen**

Aus Ergebnisabführungsverträgen ergeben sich mit EUR 7.825. Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2013: EUR 7.825).

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

#### **f) Rechnungsabgrenzungen**

Rechnungsabgrenzungen beinhalten vor allem Vorauszahlungen für Flugzeugmietvereinbarungen.

#### **g) Gezeichnetes Kapital und Rücklagen**

Die Kapitalstruktur der Air Berlin PLC entspricht der der Gruppe mit Ausnahme verschiedener im Konzernabschluss berichteter Rücklagen, die für die Gesellschaft nicht relevant sind.

Eine weiterführende Erläuterung befindet sich im Konzernanhang im Abschnitt 11 und Abschnitt 12.

#### **h) Pensionen**

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Der Pensionsplan wird durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

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

In T EUR	2014	2013
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	<b>5.179</b>	10.717
Marktwert des Planvermögens	<b>(5.856)</b>	(13.436)
Finanzierungsstatus	<b>(677)</b>	(2.719)
Marktwert des Planvermögens, netto	<b>(677)</b>	(2.719)

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

In T EUR	2014	2013
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	<b>10.717</b>	7.776
Dienstzeitaufwand der Periode	<b>400</b>	1.614
Auszahlung	<b>(8.853)</b>	0
Verzinsung der Verpflichtung	<b>294</b>	274
Versicherungsmathematische Verluste	<b>2.621</b>	1.053
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	<b>5.179</b>	10.717

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

In T EUR	2014
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2014	<b>5.179</b>
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	<b>5.859</b>
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	<b>4.599</b>

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In T EUR	2014	2013
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	<b>13.436</b>	10.638
Einzahlungen in den Plan	<b>821</b>	2.599
Auszahlung	<b>(8.853)</b>	0
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	<b>339</b>	423
Gewinn (Verlust) der Periode aus dem Planvermögen	<b>113</b>	(224)
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	<b>5.856</b>	13.436

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

Der tatsächliche Gewinn des Planvermögens betrug EUR 113 während der Periode (2013: Verlust EUR 224).

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

In T EUR	2014	2013
Dienstzeitaufwand der Periode	<b>400</b>	1.614
Netto Zinsaufwendungen aus den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	<b>(45)</b>	(149)
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	<b>355</b>	1.465
Versicherungsmathematische Verluste	<b>2.621</b>	1.053
Gewinn/Verlust der Periode aus dem Planvermögen	<b>(113)</b>	224
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	<b>2.508</b>	1.277

In 2015 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne in Höhe von EUR 781 geleistet.

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

In %	2014	2013
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	<b>1,86</b>	2,77
Zukünftige Gehaltssteigerungen	<b>0,00</b>	0,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	<b>1,00</b>	1,00

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

#### **i) Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen**

Die beiden von der Gesellschaft in 2007, 2009 und 2013 herausgegebenen Wandelanleihen werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

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

Die von der in 2009 begebenen Wandelanleihe noch ausstehenden Anleihen wurden im Vorjahr vollständig zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht. Dadurch wurde das diesbezügliche Darlehen getilgt. Von der in 2007 begebenen Wandelanleihe wurden im Berichtsjahr erneut Anleihen zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht und dadurch ein weiterer Teil des Darlehens getilgt. Angaben hierzu und weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 16 und 30c des Konzernanhangs dargestellt.

Mit der AB Finance B.V. wurde ein weiteres langfristiges Darlehen von EUR 2.000 mit einem variablen Zinssatz (LIBOR plus 1 %) und einer Fälligkeit zum 11. April 2027 vereinbart.

Insgesamt hat die Gesellschaft drei weitere Anleihen begeben. Diese werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

## j) Sonstige Verpflichtungen

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

## k) Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen betreffen mit EUR 40.427 Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2013: EUR 25.380).

Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpool-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von EUR 384 (2013: EUR 384). Im Zusammenhang mit abgegrenzten Kaufpreiszahlungen für Flugzeuge sind Verbindlichkeiten von EUR 17.908 (2013: EUR 9.373 ) zum Bilanzstichtag enthalten.

## l) Marktwerte und Kategorien

Die Buchwerte der finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten entsprechen in etwa dem Marktwert. Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember sind wie folgt:

In T EUR	Anhang	2014		2013	
		Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	118.395	118.395	0	0
Forderungen gegen Tochterunternehmen	34e	64.219	64.219	9.802	9.802
<b>Gesamte Darlehen und Forderungen</b>		<b>182.614</b>	<b>182.614</b>	9.802	9.802
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit positiven Marktwerten		12.929	12.929	3.365	3.365
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		3.738	3.738	4.321	4.321
Finanzschulden	16	(671.385)	(681.297)	(499.423)	(527.925)
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k, i	(197.872)	(197.872)	(197.837)	(197.837)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		(3.753)	(3.753)	(7.617)	(7.617)
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		<b>(873.010)</b>	<b>(832.922)</b>	(704.877)	(733.379)
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit negativen Marktwerten		(60.513)	(60.513)	(3.397)	(3.397)
		<b>(734.242)</b>	<b>(744.154)</b>	(690.786)	(719.288)

## m) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Directors und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang in Abschnitt 31). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 90 bis 102 dieses Berichts. Die Mitglieder des Boards of Directors halten 4,31 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2013: 4,31 %)

Die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit Konzerngesellschaften jeweils zum 31. Dezember stellen sich wie folgt dar:

In T EUR	2014	2013
<b>Air Berlin PLC &amp; Co. Luftverkehrs KG</b>		
Umsatz	20.380	10.463
Zinserträge	9.521	2.170
Sonstige betriebliche Aufwendungen	680	15.760
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	173.951	1.613
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	878	1.730
<b>Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH</b>		
Umsatz	24	27
<b>airberlin technik GmbH</b>		
Umsatz	386	464
Zinserträge	0	239
Zinsaufwand	15.047	25.380
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	46	46
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.427	25.380
<b>Leisure Cargo GmbH</b>		
Umsatz	34	41
Zinsertrag	0	7.824
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7.829	7.829
<b>Air Berlin 1. – 9. LeaseLux Sàrl</b>		
Umsatz	152	218
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	164	2
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.535	8.535
<b>Air Berlin Finance B.V.</b>		
Umsatz	69	84
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	218	103
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	9.414	9.415
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	155.810	155.960
<b>Air Berlin Technik Ltd.</b>		
Zinserträge	0	21
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	140	26
<b>Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH</b>		
Umsatz	1	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2	0
<b>Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH</b>		
Umsatz	1	1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1	0
<b>Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH</b>		
Zinserträge	1	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1	0
<b>Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH</b>		
Umsatz	1	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1	0



Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsatz	4	5
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5	0
Air Berlin Vierte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsatz	4	5
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5	0
Air Berlin Achte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsatz	0	5
Air Berlin Finance GmbH		
Umsatz	2	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	115	112
AB Finance II GmbH		
Umsatz	61	72
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	12	7
Belair Airlines AG		
Erhaltene Dividende	833	819
Umsatz	2.940	494
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	257	61
CHS Holding Service GmbH		
Umsatz	21	26
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3	3
Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG		
Umsatz	42	48
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	21	3
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG		
Umsatz	101	113
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	28	10
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG		
Umsatz	0	89
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	7
Niki Luftfahrt GmbH		
Umsatz	6.514	1.166
Zinsaufwand	57	9
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	138	95
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.372	9.372

#### n) Arbeitnehmer

Für die Gesellschaft ist ein Director tätig (2013: ein Director). Informationen über die Vergütung der Directors sind im Konzernanhang in Abschnitt 22 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 90 bis 102 enthalten. Für die Gesellschaft sind zusätzlich die Mitglieder des neu gegründeten Management Boards (Abschnitt 23) tätig. Weiterhin sind für die Gesellschaft 11 Non-Directors tätig.

**35. KONSOLIDIERUNGSKREIS**

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Gesellschaften:

Tochtergesellschaften	Eingetragen in	2014	2013
AB Zweite Flugzeugvermietungs GmbH (merged to Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
AB Dritte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Vierte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Achte Flugzeugvermietungs GmbH (merged to Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
AB Neunte Flugzeugvermietungs GmbH (merged to Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
AB Zehnte Flugzeugvermietungs GmbH (merged to Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
Air Berlin Finance B.V. <sup>1,2</sup>	Netherlands	○	○
Air Berlin Finance GmbH <sup>1</sup>	Deutschland	○	○
Air Berlin Finance II GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG (merged to Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
Air Berlin Ltd. & Co. Verwaltungs KG (primary: Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG)	Deutschland	○	○
Air Berlin Ltd. & Co. Service Center KG (primary: Air Berlin PLC & Co. Service Center KG)	Deutschland	○	○
airberlin technik GmbH	Deutschland	○	○
airberlin technik Slovakia s.r.o.	Slowakei	○	○
Air Berlin Holding Limited (primary: Air Berlin Technik Ltd.) <sup>2</sup>	Vereinigtes Königreich	○	○
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin 9. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	○	○
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
AB Sechste Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG	Deutschland	○	○
AB Siebte Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG	Deutschland	○	○
AB Zwölfte Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG	Deutschland	○	○
Air Berlin Americas Inc.	USA	○	○
Bairs GmbH (liquidated)	Schweiz	○	○
Belair Airlines AG	Schweiz	○	○
CHS Switzerland AG	Schweiz	○	○
CHS Holding & Services GmbH	Deutschland	○	○

Gehuba Beteiligungs-Verwaltungs GmbH	Österreich	○	○
JFK Stiftung	Schweiz	○	○
Leisure Cargo GmbH	Deutschland	○	○
NIKI Luftfahrt GmbH	Österreich	○	○
NL AB Beteiligungs GmbH	Österreich	○	○
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Employee Share Trust <sup>3</sup>	Vereinigtes Königreich	○	○

<sup>1</sup> Die Anteile werden direkt per 31.12.2014 von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.

<sup>2</sup> Die Anteile werden direkt per 31.12.2013 von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.

<sup>3</sup> Die Gesellschaft wird als Zweckgesellschaft konsolidiert.

Außer am Air Berlin Employee Share Trust und der NIKI Luftfahrt GmbH hält die Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.

▶ **ANCILLARY REVENUE**

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

▶ **APU**

Auxiliary Power Unit – ein Hilfskraftrzeuger, der hauptsächlich in Flugzeugen verwendet wird.

▶ **ASK**

Angebote Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze pro Flug, multipliziert mit den auf einem Flug zurückgelegten Kilometern. Maß für die Leistungsfähigkeit einer Airline.

▶ **BLOCKSTUNDEN**

Die Zeit, in der ein Flugzeug im umsatzrelevanten Service unterwegs ist. Gerechnet wird die Zeit ab dem Abrollen vom Flugsteig vor dem Start bis zum Stillstand am Gate nach der Landung.

▶ **DRY LEASE**

Leasing eines Flugzeugs ohne Personal.

▶ **FLAG-CARRIER**

Nationale Fluggesellschaft, meist in Staatsbesitz beziehungsweise unter Staatskontrolle. Es existiert auch die Bezeichnung „Legacy Carrier“.

▶ **FRILLS**

Bedeutet so viel wie „Schnickschnack“. No-Frills-Airlines sind Fluggesellschaften, die durch Streichen von kostenlosem Service und/oder Zusatzleistungen den Flugpreis so weit wie möglich senken.

▶ **IATA**

International Air Transport Association.

▶ **LOW-COST-CARRIER (LCC)**

Auch Low-Fare-Carrier. „Billigfluggesellschaft“.

▶ **PAX**

Passagier.

▶ **RPK**

„Revenue Passenger Kilometers“. Deutsch: Passagierkilometer. Anzahl der Passagiere multipliziert mit der Zahl der von ihnen zurückgelegten Kilometer.

▶ **SITZLADEFAKTOR**

Prozentzahl zur Angabe der Auslastung eines Flugzeugs beziehungsweise einer ganzen Flotte innerhalb eines bestimmten Zeitraums, auf einer Strecke oder im gesamten Streckennetz. Stellt den Quotienten aus der Anzahl der Passagiere und den verfügbaren Sitzplätzen (Kapazität) dar.

▶ **SLOT**

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

▶ **WET LEASE**

Leasing eines Flugzeugs inklusive des Personals.

▶ **YIELD**

Durchschnittserlöse. Durchschnittlicher Umsatz je gewählte Output-Einheit. Die Einheit können der einzelne Passagier, der einzelne geflogene Kilometer oder die Passagierkilometer sein.

▶ **YIELD MANAGEMENT**

Preis-Management-System zur Erhöhung der Durchschnittserlöse.

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

29. April 2015

# **IMPRESSUM**

## **REGISTRIERTER SITZ DER GESELLSCHAFT**

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

## **INVESTOR RELATIONS-KONTAKT**

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

## **EXTERNE BERATER**

### **Registrar**

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

### **Wirtschaftsprüfer**

KPMG LLP  
One Snowhill  
Snow Hill Queensway  
Birmingham B4 6GH  
Großbritannien

### **Rechtsvertreter**

Freshfields Bruckhaus Deringer  
Bockenheimer Anlage 44  
60322 Frankfurt am Main, Deutschland

## **KONZEPTION UND GESTALTUNG**

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

## **TEXT**

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

## **ILLUSTRATIONEN**

Julian Rentzsch

## **DRUCK**

varioprint GmbH  
Segelfliegerdamm 92  
12487 Berlin

## **REDAKTIONSSCHLUSS**

29. April 2015



# >> AIRBERLIN << FINANZKALENDER 2015

---

## **REPORTING TERMINE**

29. April 2015	Veröffentlichung Geschäftsbericht 2014
13. Mai 2015	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 31. März 2015 (Q1) Analysten & Investoren Conference Call
23. Juni 2015	Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London Heathrow
13. August 2015	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2015 (Q2) Analysten & Investoren Conference Call
12. November 2015	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2015 (Q3) Analysten & Investoren Conference Call

## **TERMINE VERKEHRSAHLEN**

9. April 2015	Verkehrszahlen März 2015
7. Mai 2015	Verkehrszahlen April 2015
5. Juni 2015	Verkehrszahlen Mai 2015
7. Juli 2015	Verkehrszahlen Juni 2015
6. August 2015	Verkehrszahlen Juli 2015
8. September 2015	Verkehrszahlen August 2015
6. Oktober 2015	Verkehrszahlen September 2015
6. November 2015	Verkehrszahlen Oktober 2015
4. Dezember 2015	Verkehrszahlen November 2015

Air Berlin PLC  
Saatwinkler Damm 42-43  
13627 Berlin  
Deutschland