

2015

GESCHÄFTSBERICHT



- ▶ ZUVERLÄSSIGSTE DEUTSCHE AIRLINE
- ▶ WELTWEIT BESTE CO₂-EFFIZIENZ
- ▶ BESTES INTERNATIONALES FREQUENT FLYER PROGRAMM

KENNZAHLEN

2015

FINANZIELLE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2015 vs. 2014 in Prozent	2015	2014	2013
Umsatz (in Mio. EUR)	-1,9	4.081,8	4.160,2	4.146,8
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	-2,6	3.709,4	3.808,2	3.815,5
EBITDAR (in Mio. EUR)	2,2	358,9	351,2	432,7
EBIT (in Mio. EUR)	-4,5	-307,0	-293,8	-231,9
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	-18,6	-446,6	-376,7	-315,5
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-22,1	-4,04	-3,31	-2,71
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	-23,9	1.418,4	1.863,6	1.885,5
Mitarbeiter (31.12.)	5,1	8.869*	8.440	8.905

* Der Anstieg der Beschäftigten resultiert aus der Übernahme von 819 Mitarbeitern aus dem NIKI Labour Pool in die NIKI Luftfahrt GmbH im Laufe des Berichtsjahres

OPERATIVE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2015 vs. 2014 in Prozent	2015	2014	2013
Fluggäste (PAX)	-4,6	30.249.263	31.716.202	31.535.867
Flugumsatz pro PAX (Yield)	2,1	122,63	120,07	121,00
Angebotene / geflogene Sitzkilometer (Mrd.; ASK)	-5,4	55,84	59,03	57,25
Gesamtumsatz pro ASK (RASK; EURct)	3,7	7,31	7,05	7,24
Gesamtkosten pro ASK (CASK; EURct)	4,1	7,86	7,55	7,65
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; RPK)	-4,6	47,01	49,27	48,57
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	0,72*	84,18	83,46	84,85
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-6,1	138	147	171
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	2,7	153	149	140

* 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	AN UNSERE AKTIONÄRE	62	GOVERNANCE
2	Vorwort des Chief Executive Officer Stefan Pichler	62	Corporate Governance Bericht
4	Botschaft des Chairman of the Board	75	Bericht des Prüfungsausschusses
7	Das Board of Directors	81	Bericht über die Vergütung der Directors
10	Das Management Board	81	JÄHRLICHE ERKLÄRUNG DES CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS IM NAMEN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES
14	DIE AIRBERIN AKTIE	84	JÄHRLICHER BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS
16	STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT	93	Bericht der Directors
16	Finanzielle und operative Performance-Indikatoren	95	Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und des Konzern- und Jahresabschlusses
17	Profil	98	Versicherung der Gesetzlichen Vertreter
18	Geschäftsmodell und Strategie	99	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers an die Mitglieder der Air Berlin PLC
25	Rahmenbedingungen	103	JAHRESABSCHLUSS
26	Operative Entwicklung	103	Jahresabschluss des Konzerns und Jahresabschluss der Gesellschaft
28	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	114	Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft zum 31. Dezember 2015
33	Verantwortung	180	SONSTIGE ANGABEN
40	Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten	180	Glossar Luftfahrt
57	Bericht zu Prognosen und Sonstige Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung	181	Impressum
61	Nachtragsbericht	182	Finanzkalender 2016

AN UNSERE AKTIONÄRE

VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER



STEFAN PICHLER
CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO)

Sehr geehrte Aktionäre,

2015 war für airberlin ein intensives Jahr, in welchem wir Fortschritte erzielen konnten. Wir sind auf unserem Weg vorangekommen, airberlin als Netzwerk-Carrier mit den beiden HUBs in Düsseldorf und Berlin aufzustellen. Dies wird in den nächsten Monaten und Jahren einen signifikanten Einfluss auf unsere Unternehmensstrukturen und Geschäftsfelder haben.

Operativ haben wir alle Managementprozesse und Unternehmensstrukturen überprüft, mit dem Ziel niedrigerer organisatorischer und operativer Stückkosten. Kapazität und Effizienz der Flotte wurden im Zuge der Schließung nicht rentabler Strecken, Straffung der Strukturen für fliegendes und Bodenpersonal sowie der fortschreitenden Vereinheitlichung auf eine Airbus-Flotte weiter optimiert. Mit der Einführung des Revenue Management Systems PROS konnten die Stückerträge in 2015 entgegen dem allgemeinen Markttrend verbessert werden. Nicht zuletzt haben wir das Management in den meisten wesentlichen Positionen erneuert, ca. 80 Prozent der Top 79 Führungskräfte sind neu zu uns gestoßen, um gemeinsam den Turnaround zu schaffen.

Zudem wurde der Kundendialog im vergangenen Geschäftsjahr servicefreundlicher gestaltet und das Produktangebot mit zahlreichen Zusatzleistungen und Komfortlösungen weiter ausgebaut. So wurde die gesamte Langstreckenflotte mit jeweils 40 zusätzlichen XL Sitzen in der Economy Class ausgestattet, wodurch unseren Gästen auf jedem unserer Langstreckenjets des Typs A330-200 nunmehr 48 XL Sitze in der Economy Class und 19 Business Class Sitze zur Verfügung stehen. Unsere XL Sitze mit 15 cm zusätzlicher Beinfreiheit bieten den weltweit größten Sitzabstand auf Transatlantikflügen in der Economy Class. Die airberlin Business Class zeichnet sich mit ihren FullFlat Sitzen durch ein Höchstmaß an Privatsphäre, Komfort und individuellem Service aus.

Der Markterfolg zeigt, dass die Richtung stimmt. Auch die seit Frühjahr 2015 erneuerte Tarifstruktur, welche mit ihren vier verschiedenen Tarifen noch spezifischer auf die Wünsche unserer Fluggäste zugeschnitten ist, hat sich bewährt. 2016 werden wir das Restrukturierungsprogramm fortsetzen. Im Zuge des sukzessiven Auslaufens der damit verbundenen Mehraufwendungen, verbesserter Kostenstrukturen und weiter steigender Durchschnittserlöse erwarten wir eine spürbare Verbesserung der Ertragssituation.

Kunden- und Serviceorientierung bleiben selbstverständlich unverändert klar im Fokus. Damit steht das laufende Geschäftsjahr ganz im Zeichen des konsequenten Ausbaus unserer Strategie, die airberlin group als nationalen und internationalen Netzwerk Carrier zu positionieren und uns als aktives Mitglied in die Etihad Airways Partners (EAP) einzubringen. So werden wir mit dem Sommerflugplan 2016 unser Netzwerk auf der Langstrecke mit neuen und zusätzlichen täglichen Nonstop-Verbindungen, unter anderem an die US-West- und Ostküsten sowie in die Karibik, maßgeblich ausbauen. Von den beiden optimal in unser innerdeutsches und europäisches Streckennetz integrierten airberlin HUBs Berlin und insbesondere Düsseldorf aus werden wir dann rund neunzig Langstreckenziele anfliegen.

Auch auf der Mittelstrecke bauen wir unser Angebot konsequent aus: So verdichten wir über die Zusammenarbeit mit Alitalia unser Italien-Angebot ebenso weiter wie – Stichwort Urlaub – die Frequenzen von und nach Palma de Mallorca. Mit dem Sommerflugplan 2016 wird airberlin die Mittelmeerinsel und die DACH-Region mit bis zu 500 Flügen pro Woche verbinden. Damit stärken wir unsere Marktführerschaft in Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca und untermauern unsere starke Positionierung in anderen wichtigen Zielmärkten in der DACH-Region.

Wo immer möglich werden wir unsere Kooperation mit den Etihad Airways Partners weiter vertiefen indem wir ähnliche Aktivitäten – wie zum Beispiel im Bereich Einkauf – bündeln, um größere Effizienz zu erreichen. Durch unsere Partnerschaften können wir unseren Kunden ein verbessertes Produkt anbieten: von unseren HUBs in Berlin und Düsseldorf zu Etihad Airways Zielen via Abu Dhabi und zu denen der anderen Etihad Airways Partners. Ich bin überzeugt, dass sich das Geschäft von airberlin 2016 besser entwickeln wird!



Stefan Pichler
Chief Executive Officer

BOTSCHAFT DES CHAIRMAN OF THE BOARD



DR. HANS-JOACHIM KÖRBER
CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Die wirtschaftliche Situation der Air Berlin PLC

Fortsetzung des laufenden Restrukturierungsprogramms

Zu den im Berichtsjahr durchgeführten wichtigsten Maßnahmen zählte die Optimierung von Managementstrukturen und –prozessen, die mit der Besetzung von entsprechend neu definierten Managementpositionen mit international erfahrenen Luftfahrtmanagern – zuletzt im Februar des laufenden Geschäftsjahres – inzwischen ihr vorläufiges Ende gefunden hat.

Auf der Marktseite wurde die Positionierung der airberlin als Netzwerk Carrier auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke mit der Konzentration auf ihre zwei HUBs Berlin und Düsseldorf und zusätzlichen Produktangeboten neu geschärft. Das neue Tarifkonzept „YourFare“ für die Kurz- und Mittelstrecke, ist noch spezifischer auf die Wünsche und Bedürfnisse der Fluggäste fokussiert. Es wurde unter anderem durch den in hoher Verfügbarkeit angebotenen oneway-Tarif „JustFLY“ und das Servicepaket „FlyFlex+“ für Geschäftsreisende und weitere Angebote für Firmenkunden komplettiert. Die Produktoffensive des Jahres 2015 umfasste darüber hinaus die Einführung attraktiver Zusatzleistungen, mit denen airberlin Alleinstellungsmerkmale in der Luftfahrtbranche besetzt. Ein weiteres wesentliches Alleinstellungsmerkmal stellt die moderne airberlin Flotte dar, die zu den jüngsten der Branche gehört und bei Umweltfreundlichkeit Standards setzt. Denn als weltweit CO₂-effizientester Carrier spricht airberlin insbesondere umweltbewusste Fluggäste an. Darüber hinaus liegt airberlin mit der weit fortgeschrittenen Vereinheitlichung der Flotte auf Airbus Maschinen ebenso im Plan des laufenden Restrukturierungsprogramms wie mit der damit einhergehenden Straffung der zugehörigen Logistik.

Ergebnisentwicklung 2015 noch nicht zufriedenstellend

Die strukturellen Verbesserungen durch das Restrukturierungsprogramm haben im Berichtsjahr 2015 zu ersten sichtbaren Verbesserungen insbesondere bei der Effizienz von Flotte und Streckennetz geführt. Entsprechend konnten der Ladefaktor auf ein in der Branche überdurchschnittliches Niveau erhöht und die Durchschnittslöse gesteigert werden. Wie angekündigt waren mit dem Programm im Geschäftsjahr 2015 aber auch noch einmalige Restrukturierungsaufwendungen verbunden. Diese Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Flottenharmonisierung und aus organisatorischen Veränderungen sowie damit verbundenen Personalaufwendungen. Vor diesem Hintergrund zeigen die Strukturmaßnahmen im Berichtsjahr noch nicht die angestrebten Verbesserungen auf der Ertragsseite.

Arbeit des Board of Directors

Die Arbeit des Board of Directors und seiner Ausschüsse während des Geschäftsjahres 2015 wird detailliert im Corporate Governance Bericht ab Seite 62 dieses Geschäftsberichts erläutert.

Personalien

Die Hauptversammlung der Air Berlin PLC hat am 23. Juni 2015 folgende Board-Mitglieder gewählt bzw. wiedergewählt: James Hogan, Stefan Pichler, James Rigney, Ali Ismail Sabancı und Dr. Alfred Tacke. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2015 und bis zur Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts gab es im Board of Directors und im Management Board die folgenden Veränderungen:

Heinz-Peter Schlüter, seit 1. April 2008 Non-Executive Director, hat das Board mit Wirkung zum 10. Februar 2015 verlassen. Das Board of Directors hat mit großer Anteilnahme zur Kenntnis genommen, dass Herr Schlüter am 29. November 2015 nach schwerer Krankheit verstorben ist. Wir haben einen großen Unternehmer und langjährigen Weggefährten verloren.

Das Board hat Dr. Alfred Tacke am 2. März 2015 zum Non-Executive Director berufen. Herr Dr. Tacke ist am 31. Dezember 2015 aus dem Board zurückgetreten.

Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 hat Stefan Pichler die Verantwortung des Chief Executive Officer (CEO) und Chairman of the Management Board übernommen. Herr Pichler ist auch Mitglied des Board of Directors. Sein Vorgänger in dieser Position, Wolfgang Prock-Schauer, hatte die Gesellschaft mit Wirkung zum 28. Februar 2015 verlassen.

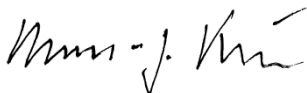
Arnd Schwierholz übernahm mit Wirkung zum 1. April 2015 die Position des Chief Financial Officer (CFO) im Management Board. Er folgte in diesem Amt auf Ulf Hüttmeyer, der eine neue Aufgabe bei Etihad Airways übernahm. Götz Ahmelmann, bis dahin Chief Commercial Officer, hat zum 1. Mai 2015 die Gesellschaft verlassen. Zum 1. Juni 2015 hat das Board Herrn Julio Rodriguez zum neuen Chief Commercial Officer und Mitglied des Management Board ernannt und Herrn Marco Ciomperlik in die neu geschaffene Position des Chief Production Officer (CPO) im Management

Board berufen. Accountable Manager Oliver Lackmann wurde zum 1. Mai 2015 zusätzlich zum Chief Flight Operations Officer (CFOO) und Mitglied des Management Board ernannt.

Im neuen Geschäftsjahr 2016 wurde die grundsätzliche Neuausrichtung im Management Board weitestgehend abgeschlossen. Zum 1. März 2016 hat das Board of Directors mit Herrn Neil Mills als neuem Chief Strategy & Planning Officer (CSPO) und Herrn Oliver Iffert als neuem Chief Operations Officer (COO) zwei international erfahrene Topmanager berufen. Oliver Lackmann hatte die Position des Chief Flight Operations Officer (CFOO) bis zum 1. März 2016 inne. Zum 15. April 2016 wurde Herr Lackmann zum Geschäftsführer und Accountable Manager der NIKI Luftfahrt GmbH bestellt. Er trat damit die Nachfolge von Thomas Suritsch an, der das Unternehmen aus gesundheitlichen Gründen verließ. Das Board of Directors dankt Herrn Suritsch für die geleistete Arbeit bei airberlin und NIKI und wünscht ihm persönlich alles Gute. Marco Ciomperlik hatte die Position des Chief Production Officer (CPO) bis zum 1. März 2016 inne; danach übernahm er die neu geschaffene Position des Director Group Synergies. Er treibt die kommerzielle und administrative Vernetzung der europäischen Partnerfluggesellschaften airberlins voran.

Dank

Das Board of Directors dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der airberlin group sowie dem Management für ihren hohen Einsatz bei der gemeinsamen Umsetzung des umfassenden Restrukturierungsprogramms zur Zukunftssicherung des Unternehmens.



Dr. Hans-Joachim Körber

Chairman of the Board of Directors

DAS 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 bei 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.

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.

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 Sabanci 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. Sabanci Holding A.Ş. inne. Im März 2004 legte Sabanci dort seine Ämter nieder und wechselte als Mitglied des Board zur ESAS Holding A.Ş. Herr Sabanci 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 Sabanci ist seit 8. Mai 2009 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.

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.

DAS MANAGEMENT BOARD



Stefan Pichler
Chief Executive Officer (CEO)



Arnd Schwierholz
Chief Financial Officer (CFO)



Julio Rodriguez
Chief Commercial Officer (CCO)

AN UNSERE AKTIONÄRE

DIE AIRBERLIN AKTIE
STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT
GOVERNANCE
JAHRESABSCHLUSS
SONSTIGE ANGABEN



Oliver Iffert
Chief Operations Officer (COO)



Neil Mills
Chief Strategy & Planning
Officer (CSPO)



Dr. Martina Niemann
Chief Human Resources Officer
(CHO)

STEFAN PICHLER

Chief Executive Officer (CEO)

Als CEO trägt Stefan Pichler die Verantwortung für alle Unternehmen und Marken der airberlin group. Herr Pichlers Lebenslauf ist auf Seite 7 dargestellt.

ARND SCHWIERHOLZ

Chief Financial Officer (CFO)

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 unter anderem Leiter des Bereichs Mergers & 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 Chief Financial Officer. Mit Wirkung zum 1. April 2015 übernahm Arnd Schwierholz das Amt des Chief Financial Officer (CFO) der Air Berlin PLC.

JULIO RODRIGUEZ

Chief Commercial Officer (CCO)

Geboren 1975 in Hürth, Deutschland. 1994–2000 Studium der Physik an der Universität Köln, Promotion 2003 an der PennState University, USA. 2003-2006 Senior Consultant bei der Boston Consulting Group. 2006 Wechsel zur spanischen Vueling Airlines als Director Revenue Management and Pricing, wo er in 2012 zum Chief Commercial Officer berufen wurde. Berufsbegleitend 2010 Abschluss zum MBA an der IESE Business School in Barcelona. Julio Rodriguez ist seit 1. Juni 2015 Chief Commercial Officer (CCO) der Air Berlin PLC und für E-Commerce, Vertrieb, Revenue Management & Pricing, Service Center, Marketing und Guest Experience verantwortlich.

OLIVER IFFERT

Chief Operations Officer (COO)

Geboren 1970 in Pforzheim, Deutschland. Karrierestart 1997 bei der damaligen LTU (heute airberlin) als First Officer, bis 2004 bei LTU. Danach Wechsel zu Etihad Airways, dort zuletzt Vice President Flight Operations. Oliver Iffert verfügt über 20 Jahre Erfahrung als Flugzeugführer, derzeit fliegt er die Typen Airbus A330/A340. Seit 1. März 2016 Chief Operations Officer der Air Berlin PLC und verantwortlich für Flight Operations, Cabin Crew, Network Operations, Airport Operations und Maintenance Systems.

NEIL MILLS**Chief Strategy & Planning Officer (CSPO)**

Geboren 1971 in Pretoria, Südafrika. Karrierestart 1997 bei easyJet, dort zuletzt mit anderen verantwortlich für den Einkauf. 2009 zunächst Chief Financial Officer bei flyDubai, einem der schnellstwachsenden Low Cost Carrier weltweit. Danach CEO der indischen Spice Jet, einer die folgenden drei Jahre stark wachsenden Airline. Zuletzt als Chief Executive Advisor der Philippine Airlines Group deren Turnaround Team leitend. Neil Mills ist seit 1. März 2016 Chief Strategy & Planning Officer der Air Berlin PLC und für Netzwerkplanung und Allianzen, Beschaffung, Facility Management und für die airberlin-Töchter Leisure Cargo und airberlin Technik verantwortlich.

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 der Air Berlin PLC.

DIE AIRBERLIN AKTIE

Das Börsenjahr 2015 war geprägt von hoher Volatilität. Die Anleger waren einmal mehr mit zahlreichen politischen Einflüssen konfrontiert, deren wirtschaftliche Tragweiten für sie kaum einschätzbar waren und im Jahresverlauf zu einem Wechselbad zwischen Optimismus und tiefer Verunsicherung führten. In der Folge verzeichneten die internationalen Finanzmärkte mehrmals zum Teil kräftige Ausschläge, die im Zuge robuster Konjunkturdaten aus Europa und den USA sowie aufgrund des wachsenden Optimismus hinsichtlich einer Einigung in der griechischen Schuldenfrage zunächst zu neuen Höchstständen führten. Negative Konjunktursignale aus China und die dortige massive Korrektur am Aktienmarkt trübten das Bild im weiteren Verlauf jedoch stark ein. Und so brach der deutsche Leitindex DAX, der im April 2015 noch ein historisches Rekordhoch erreicht hatte, im weiteren Jahresverlauf teils kräftig ein und notierte zeitweise sogar unter seinem Jahresanfangswert. Danach erholte er sich jedoch wieder und beendete das Jahr 2015 mit einem Zugewinn von zehn Prozent.

Die airberlin Aktie hat sich im Berichtsjahr 2015 unter Schwankungen um ihren Jahresschlusskurs 2014 von 1,12 EUR herum bewegt. Ihren Jahreshöchststand markierte sie am 06. März bei 1,38 EUR. Am 29. September gab es allerdings einen starken Einbruch um nahezu 15 Prozent auf den Jahrestiefstand 2015 von 0,87 EUR. In der Folge ist der Aktienkurs schwach geblieben. Der Jahresschlusskurs 2015 lag bei 0,92 EUR. Zum 30. Dezember 2015 hatte die Air Berlin PLC damit eine Marktkapitalisierung von 107,456 Mio. EUR. Der Free Float in der Definition der Deutsche Börse AG lag zum 30. Dezember 2015 bei 58,77 Prozent, die Kapitalisierung des Free Float betrug zum 30. Dezember 2015 63,152 Mio. EUR.

DIE AKTIE DER AIRBERLIN PLC

Daten zum 31.12.2015

Grundkapital	EUR 29.200.127 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter auf den Namen lautender Stammaktien (ordinary registered shares)	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
Handelssegment	Airlines
Prime Branche	Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsor	Commerzbank AG

Einzelheiten zu Veränderungen zum 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.

HAUPTAKTIONÄRE DER AIR BERLIN PLC ZUM 31.12.2015

Aktionär	Anteil vom Stammkapital	Veränderung ggü. 31.12.2014
Etihad Airways	29,21%	Unverändert
ESAS Holding A.S.	12,02%	Unverändert
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	58,77%	Unverändert

AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN IN PROZENT ZUM 31.12.2015

Deutschland	56,08
Vereinigte Arab.Emirate	29,21
Türkei	12,02
Österreich	0,80
Schweiz	0,40
Liechtenstein/Büdingen	0,21
Andere EU-Staaten EWR	0,80
Übrige Staaten	0,48

AUSSTEHENDE ANLEIHEN ZUM 31.12.2015

Anleihe	Laufzeit	Volumen in Mio. EUR	ISIN
8,25 %	2011/2018	225 (150+75)	DE000AB100B4
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 werden von der Gesellschaft garantiert.

INVESTOR RELATIONS

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. 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

Finanzielle Performance-Indikatoren

	2015 vs. 2014 in Prozent	2015	2014	2013
Umsatz (in Mio. EUR)	-1,9	4.081,8	4.160,2	4.146,8
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	-2,6	3.709,4	3.808,2	3.815,5
EBITDAR (in Mio. EUR)	2,2	358,9	351,2	432,7
EBIT (in Mio. EUR)	-4,5	-307,0	-293,8	-231,9
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	-18,6	-446,6	-376,7	-315,5
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-22,1	-4,04	-3,31	-2,71
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	-23,9	1.418,4	1.863,6	1.885,5
Mitarbeiter (31.12.)	5,1	8.869*	8.440	8.905

* Der Anstieg der Beschäftigten resultiert aus der Übernahme von 819 Mitarbeitern aus dem NIKI Labour Pool in die NIKI Luftfahrt GmbH im Laufe des Berichtsjahres

Operative Performance-Indikatoren

	2015 vs. 2014 in Prozent	2015	2014	2013
Fluggäste (PAX)	-4,6	30.249.263	31.716.202	31.535.867
Flugumsatz pro PAX (Yield)	2,1	122,63	120,07	121,00
Angebotene / geflogene Sitzkilometer (Mrd.; ASK)	-5,4	55,84	59,03	57,25
Gesamtumsatz pro ASK (RASK; EURct)	3,7	7,31	7,05	7,24
Gesamtkosten pro ASK (CASK; EURct)	4,1	7,86	7,55	7,65
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; RPK)	-4,6	47,01	49,27	48,57
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	0,72*	84,18	83,46	84,85
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-6,1	138	147	171
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	2,7	153	149	140

* Prozentpunkte

Profil

UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Air Berlin PLC (im Weiteren auch die „Gesellschaft“) ist die Muttergesellschaft der airberlin group. Gegründet in England und Wales hat sie ihren eingetragenen Sitz in London. 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 2015 ist ab Seite 62, die des Management Board auf Seite 65 und Veränderungen in Board und Management Board während des Geschäftsjahres 2015 sind auf den Seiten 62 bzw. 65 aufgeführt. Der Verwaltungssitz der Gesellschaft befindet sich in Berlin, Deutschland, und die Mitglieder des Management Board sind von dort aus tätig.

Die beiden größten Luftfahrt-Tochtergesellschaften, die deutsche Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG und die österreichische NIKI Luftfahrt GmbH, sind nationale und internationale Linienfluggesellschaften; die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG ist Mitglied der International Air Transport Association (IATA). Im Berichtsjahr beschäftigte die airberlin group 8.869 Mitarbeiter, betrieb eine Flotte von 153 Flugzeugen und beförderte 30,2 Millionen Passagiere. Unter den deutschen Fluggesellschaften rangiert airberlin gemessen an der Anzahl der Fluggäste 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.

SAFETY UND SECURITY MANAGEMENT

Sicherheit am Boden und in der Luft genießen absolute Priorität. In allen Bereichen wird Sicherheit bei airberlin 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 schwerwiegenderen Vorfall kommen kann.

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 von der airberlin group angeflogene Destinationen 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.

GESCHÄFTSMODELL UND STRATEGIE

Netzwerk Carrier

airberlin positioniert sich mit einem attraktiven Preis-/Leistungsverhältnis als Netzwerk Carrier auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke. Mit der Konzentration auf ihre zwei HUBs Berlin und Düsseldorf in attraktiven deutschen Catchment Areas, der strategischen Partnerschaft mit Etihad Airways und den Etihad Airways Partners, ihrer Mitgliedschaft in der vielfach ausgezeichneten Luftfahrtallianz **oneworld**[®] und Codeshareabkommen mit zahlreichen internationalen Luftfahrtgesellschaften kann airberlin ein enges weltweites Streckennetz anbieten.

Wertorientierte Steuerung

Die organisatorische Steuerung der airberlin group ist wertorientiert. Indikatoren wie die Durchschnittserlöse („Yield“) aus Flugumsatz und weiteren Dienstleistungen rund ums Fliegen pro Passagier stehen im Vordergrund der operativen Steuerung. airberlin betreibt zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse ein kundenspezifisches IT-gestütztes Revenue und Yield Management System. Weitere operative Steuergrößen sind die Umsätze pro ASK („RASK“), die Kosten pro ASK („CASK“) sowie die Flotten- bzw. Flugzeugauslastung gemessen als Verhältnis der verkauften Sitzkilometer („RPK“) und der angebotenen Sitzkilometer („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.

Fokussiertes Angebot auf der Kurz- und Mittelstrecke

Auf der Kurz- und Mittelstrecke positioniert sich airberlin als eine führende Luftfahrtgesellschaft in ihren strategischen Kernmärkten des deutschsprachigen Raums („DACH“). Hierzu zählen Deutschland, die Schweiz und Österreich. In diesem bedeutenden Wirtschaftsraum hat airberlin zahlreiche Strecken und Verbindungen als strategisch wichtig identifiziert, auf die sich die Weiterentwicklung des Streckennetzes in diesem Raum konzentrieren wird. Über den DACH-Raum hinaus konzentriert sich airberlin in Europa auf weitere strategisch wichtige High Yield Strecken. Hauptgeschäftsmodell auf der Kurz- und Mittelstrecke des Europageschäfts sind der „Point-to-Point-Verkehr“ zwischen den Kernmärkten in der DACH-Region, Italien und auf Palma de Mallorca sowie Direktverbindungen zu wichtigen europäischen Städten und in die mediterrane Region.

Ausbau der Langstrecke

Klar im Fokus liegt darüber hinaus die profitable Langstrecke, die systematisch ausgebaut wird. Diese Positionierung wird im Markt besonders honoriert, insbesondere von den airberlin Fluggästen. So haben die Leser der US-Reisefachzeitschriften Global Traveler und Premier Traveler airberlin im Dezember 2015 gleich zweimal auf Platz eins gewählt: zur "Best Trans-Atlantic Airline" sowie zur "Best European Airline". Damit konnte sich airberlin gegenüber dem Vorjahr um einen Platz verbessern.

Als LangstreckenHUBs fungieren in der airberlin group die Drehkreuze Berlin und Düsseldorf. Insbesondere von diesen HUBs aus kann sich airberlin mit seinen Partnern Etihad Airways im

asiatischen Raum 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.

Alleinstellungsmerkmal CO₂-Effizienz

Immer mehr Menschen achten beim Erwerb von Produkten und Dienstleistungen auf Nachhaltigkeit und die Möglichkeit, mit ihrer Kaufentscheidung einen eigenen Beitrag zum Umweltschutz leisten zu können. Deshalb stellt die moderne airberlin Flotte ein weiteres wesentliches Alleinstellungsmerkmal der airberlin group dar: Sie gehört zu den jüngsten Airlines Flotten und setzt Standards bei Umweltfreundlichkeit und Verbrauchsminimierung. Als weltweit CO₂-effizientester Carrier* spricht airberlin damit insbesondere die umweltbewussten Fluggäste an.

Ertragsorientierte Vertriebsstrategie

Die Vertriebsstrategie von airberlin ist klar ertragsorientiert ausgerichtet. Deshalb werden Produktangebot und Kundenansprache kontinuierlich entlang der jeweiligen Kundenbedürfnisse und aktuellsten Trends optimiert und weiterentwickelt. Im Zentrum stehen die Optimierung der Preisgestaltung auf der Grundlage aktuellster Marktentwicklungen sowie die möglichst effiziente Generierung von zusätzlichen Umsätzen rund ums Fliegen. So wurden im Berichtsjahr eine neue Distributionsstrategie zur individuellen Zielgruppenansprache und Ausschöpfung aller Marktsegmente eingeführt und die airberlin 24/7 Serviceoffensive gestartet.

Klare Serviceorientierung

Die kontinuierliche Verbesserung des Service stellt einen weiteren wesentlichen Faktor der ertragsorientierten Vertriebsstrategie dar. airberlin pflegt deshalb einen möglichst intensiven Kundenkontakt und nutzt alle relevanten Vertriebs- und Distributionskanäle. airberlin Flüge können über den Ticketschalter, das Reisebüro oder den Urlaubsveranstalter und beim airberlin 24/7-Call-Center gebucht werden. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich die service-optimierten Online-Angebote wie die airberlin Website oder die mobile Website mobile.airberlin.com. Mit der airberlin App kann man bis zu zwei Stunden vor Abflug buchen. Die Bordkarte kann auch elektronisch gespeichert werden, wodurch der Papieraufwand entfällt.

Zahlreiche kostenlose standardisierte Basisprodukte wie Web Check-in, MMS Check-in, Priority Check-in für Premium-Reisende oder die Möglichkeit, bis zu zwei Stunden vor Abflug umbuchen zu können, bieten am Boden wie an Bord zusätzlichen Service. Snacks und kalte oder warme Getränke gibt es auf allen Strecken kostenfrei. 2015 wurden auch die Ressourcen zur Problembehandlung ausgebaut. Im Falle von Flugverspätungen und Gepäckverlusten wird innerhalb von 24 Stunden auf jedes Kundenanliegen Kurzfeedback gegeben, der jeweilige Fall wird innerhalb von 7 Arbeitstagen abschließend bearbeitet.

* atmosfair airline index 11/2015 

Weitere Dienstleistungen können beliebig und modular zugekauft und vorbestellt werden. Schnelles und leistungsfähiges WLAN und das airberlin Inflight Entertainment sind mit der airberlin connect App auf vielen Strecken verfügbar, der Ausbau schreitet zügig voran. Auf der Kurz- und Mittelstrecke können verschiedene kalte und warme Gourmet-Menüs in Zusammenarbeit mit dem Restaurant Sansibar auf Sylt oder der Wunschsitzplatz gewählt werden. Die Gäste der Langstrecke können in der Economy Class die XL Sitze wählen. Auf allen Plätzen bieten wir ein hoch differenziertes Produktangebot. Hierzu zählen unter anderem das airberlin Amenity Kit mit Zahnbürste, Zahnpasta, Schlafbrille und Socken oder Malhefte, Buntstifte, Spiele, Comics und die airberlin Cap für die Kleinsten.

Der anspruchsvolle Fluggast der Business Class genießt den umfassenden airberlin Premium-Service vor, während und nach dem Flug: den Aufenthalt in exklusiven Lounges an vielen deutschen und internationalen Flughäfen, darunter mehr als 600 oneworld® Premium-Lounges und den höchsten Komfort bietenden multifunktionalen Sitz mit Relax- und FullFlat Liegeposition in komfortabler Länge und seine mehrstufige Massagemfunktion. Bei Flügen von, über und nach Abu Dhabi steht der kostenfreie Chauffeur-Service von airberlin und Etihad Airways bereit. Umfangreiches On-Board-Shopping ist auf allen airberlin Flügen selbstverständlich.

Nicht zuletzt gehört Zuverlässigkeit zu den wichtigsten Qualitätsmerkmalen einer Fluggesellschaft. airberlin hat im Jahr 2015 99,5 Prozent ihrer geplanten Flüge auch tatsächlich durchgeführt. Mit diesem Spitzenwert bei der so genannten Regularity-Kennzahl war airberlin im Berichtsjahr die zuverlässigste deutsche Airline. Bei der Pünktlichkeit (On-Time Performance) hat sich airberlin laut flightstats.com, einem führenden Online-Portal für Flugdatenauswertung, im Jahr 2015 unter den weltweit 15 pünktlichsten Airlines positioniert.

Topbonus: "Best International Frequent Flyer Program"

Für die Leser des Premier Traveler ist das Vielfliegerprogramm topbonus das "Best International Frequent Flyer Program". Zu diesem Ergebnis führte eine Umfrage des Fachblatts im Dezember 2015. topbonus erhält den Preis zum zweiten Mal in Folge. Das erfolgreiche und vielfach ausgezeichnete airberlin Vielfliegerprogramm „topbonus“ arbeitet mit 25 Partner-Airlines und weiteren rund 200 Partnern zusammen, darunter Hotels, Mietwagengesellschaften, Bewertungsplattformen, American Express, Online Shopping Portalen und natürlich mit der airberlin VISA Card. Die topbonus Teilnehmerzahl steigt weltweit mit einer Rate von mehr als 1.000 Teilnehmern pro Tag. Im Berichtsjahr nutzten 4,1 Millionen Teilnehmer die exklusiven Vorteile des Programms. 2014 waren es noch 3,7 Millionen. Sie sammeln auf Flügen von airberlin, der airberlin Tochtergesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH („NIKI“), den Etihad Airways Partners 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 den Einkauf in einem umfangreichen Online Prämienshop eingelöst werden können. Über Meilenspenden wurden im letzten Jahr mehr als 130.000 EUR für Hilfsorganisationen generiert. topbonus Ltd. operiert als eigenständiges Unternehmen, wobei die Etihad Gruppe 70 Prozent und airberlin 30 Prozent an der Gesellschaft halten.

Im Fokus: Geschäftsreisende und Firmenkunden

Das signifikant wachsende Segment für Geschäftsreisende und Firmenkunden ist für airberlin von hoher strategischer Bedeutung. Insbesondere auf der Langstrecke werden mit der exklusiven Business Class zusätzliche Geschäftskunden gewonnen. Das Segment wird daher mit innovativen Lösungen, auch hinsichtlich Komfort und Service, weiter ausgebaut. Unter anderem steht allen Unternehmen das passende Produkt im gewünschten Buchungskanal zur Verfügung.

Die Marke „airberlin business benefits“ stellt die vielen Vorteile, die airberlin für Unternehmen bietet, heraus und bündelt sie in drei Benefit-Programmen:

- ▶ „Business Points“: das bewährte und stetig weiterentwickelte Mittelstandsprogramm, das Ende 2015 bereits über 17.000 Unternehmen nutzten, verzeichnete einen Anstieg der Neuanmeldungen um über 14 Prozent.
- ▶ „Business Pro“: das 2015 eingeführte Firmenprodukt, das unter anderem die kostenfreie Umbuchung auch im „FlyClassic“ Tarif ermöglicht und auf „BestBuy“ fokussierte Unternehmen zielt. „Business Pro“ nutzten Ende des Berichtsjahres 166 Unternehmen.
- ▶ „Business Prime“: das weiter verbesserte Firmenratenmodell bietet noch mehr Möglichkeiten, Flexibilität und attraktivere Flugpreise. „Business Prime“ nutzten Ende des Berichtsjahres 854 Unternehmen.

Weitere Informationen rund um Geschäftsreisen und Angebote für Firmenkunden finden Unternehmen auf airberlin.com/businessbenefits.

Das umfangreiche und individualisierbare airberlin Dienstleistungsangebot insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen („KMU“) wächst ebenfalls mit erfreulicher Rate. Der Erfolg von airberlin lässt sich am Anstieg der am Business Points Benefit-Programm („BP“) teilnehmenden Firmen ablesen: In den letzten sechs Jahren ist die Anzahl um jahresdurchschnittlich 27 Prozent auf zuletzt 17.029 (2014: 14.847; 2013: 12.995) Unternehmen gewachsen. Angesichts seiner nachgewiesenen Attraktivität und der großen Bedeutung des KMU-Marktes für airberlin wird BP stetig ausgebaut und verbessert. BP-Mitglieder können schon seit mehreren Jahren auf ausgewählten Flügen mit American Airlines, Etihad Airways, Air Serbia und Virgin Australia, Darwin Airline und – seit 2015 – Air Bulgaria und Alitalia Punkte sammeln und Upgrades gegen Punkte einlösen. Ein eigenes TeleSales-Team betreut die KMU in Deutschland, ein externer Firmenkunden-Dienstleister im wichtigen österreichischen Markt.

Alle Informationen zu „airberlin business benefits“ und den darunter subsummierten Benefit-Programmen für Unternehmen sind auf der Website 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 airberlin aber auch in Zukunft enger Partner der Firmenreisebüros und Travel Management Dienstleister sowie der Anbieter von Online Booking Systemen.

Neues Tarifkonzept

2015 hat airberlin nach eingehender Marktanalyse ihr Tarifkonzept für die Kurz- und Mittelstrecke erweitert und ihr Angebot noch spezifischer auf die Wünsche und Bedürfnisse der Fluggäste fokussiert. Neu 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. Für Geschäftsreisende steht das besondere Servicepaket „FlyFlex+“ bereit: Neben der größtmöglichen Flexibilität beim Buchen des Tickets zeichnet sich der Tarif durch hohen Komfort und zeiteffektiven Service aus. Dazu gehört auch der Zugang zu Lounges und exklusiven Wartebereichen. Damit beinhaltet das Tarifkonzept von airberlin 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 aus. Die enge strategische Partnerschaft mit Etihad Airways sowie den Etihad Airways Partner-Fluggesellschaften, die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen **oneworld**[®]-Allianz mit 14 weiteren internationalen Fluggesellschaften und Codeshare-Vereinbarungen mit 21 (Vorjahr: 20) Carriern eröffnen den Fluggästen ein weltweites Netzwerk.

Ende 2015 gab es Codeshare-Partnerschaften mit Etihad Airways, American Airlines, Alitalia, der spanischen Iberia, der russischen S7 Airlines, 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 Jordanian, SriLankan Airlines, der indischen Jet Airways, Japan Airlines, Bulgaria Air, der thailändischen Bangkok Airways, der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas, Hainan Airlines, der italienischen Meridiana Fly und der schweizerischen Regionalairline Etihad Regional operated by Darwin Airline.

Auf der Langstrecke stellen im Verkehr mit dem Mittleren Osten, Asien und Australien die strategische Zusammenarbeit mit Etihad Airways und im Transatlantikverkehr die Partnerschaft mit American Airlines 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 Fluggesellschaften in idealer Weise, optimiert das Flugangebot für die Passagiere beider Fluggesellschaften und schafft starkes Wachstum. Insgesamt begrüßten die beiden Fluggesellschaften 2015 rund 720.000 Fluggäste. 2014 wurden mehr als 600.000, 2013 560.000 und 2012 323.000 Fluggäste befördert.

Das gemeinsame Streckennetz ist weiter ausgebaut worden und umfasste 2015 216 Destinationen in 81 Ländern (2014: 213 Destinationen in 81 Ländern), das Portfolio umfasste 2015 weltweit 107 Codeshare-Strecken (2014: 87). 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 von Düsseldorf und Berlin aus täglich mehrfach nach Abu Dhabi. Über acht Flughäfen der DACH-Region können europäische Fluggäste insgesamt 77 wöchentliche Codeshare-Flüge nach und von Abu Dhabi nutzen (Stand: Januar 2016).

Neue Impulse setzte 2015 Etihad Airways Partners (EAP), eine einzigartige strategische Partnerschaft der Fluggesellschaften Alitalia, Jet Airways, airberlin, NIKI, Air Serbia, Air Seychelles und Etihad Regional. Den Reisenden wird ein kombiniertes Streckennetz von mehr als 250 Reisezielen auf sechs Kontinenten geboten. Hohe Komfortmaßstäbe und herzliche Gastfreundlichkeit am Boden und über den Wolken manifestieren das Versprechen, für ein einheitliches, dauerhaftes Erlebnis zu sorgen, gleich mit welcher Airline der Gast fliegt. 2015 reisten auf Basis der Partnerschaften mit Etihad Airways Partners 1.370.000 Fluggäste und machten EAP damit zur wichtigsten Säule für die internationale Zusammenarbeit der airberlin.

Die Codeshare-Flüge von airberlin und Alitalia umfassen derzeit mehr als 750 wöchentliche Non-stop-Flüge zwischen Italien und Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit optimierten Flugverbindungen von und nach Berlin, Düsseldorf, Mailand-Linate und Rom bietet airberlin für seine Fluggäste hervorragende Verbindungen zwischen Deutschland und Italien. Gegenseitige Vielfliegerabkommen ergänzen die Zusammenarbeit mit Alitalia. airberlin und Alitalia haben kürzlich ihre Zusammenarbeit ausgebaut, um das Flugangebot zwischen Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien zu erweitern. Die Fluggäste beider Fluggesellschaften profitieren von bis zu 25 Prozent mehr wöchentlichen Nonstop-Flügen nach Italien, darunter ab 2. Mai 2016 die neue airberlin Verbindung von Düsseldorf nach Bologna. Darüber hinaus erweitert airberlin seine derzeitigen Kapazitäten von Düsseldorf nach Florenz und Venedig. Anschlussverbindungen und das Streckennetz werden verbessert, um den Geschäfts- und Urlaubsreisenden mehr Auswahl und Reisekomfort bieten zu können.

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, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, TAM Airlines, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7 Airlines und SriLankan Airlines sowie zahlreiche weitere angeschlossene Mitglieder, u. a. Dragonair, LAN Argentina, LAN Colombia, LAN Ecuador, LAN Express und LAN Peru.

Die Mitglieder von **oneworld®** bieten gemeinsam ein erstklassiges und reibungsloses Reiseerlebnis. Fluggäste erhalten besondere Privilegien sowie Vielflieger-Vorteile und können somit

Meilen und Punkte im gesamten Streckennetz der Allianz sammeln und einlösen. Mit **oneworld**[®] verfügen airberlins Kunden außerdem über Zugangsmöglichkeiten zu einem weltumspannenden Streckennetz mit mehr als 1.000 Reisezielen in über 150 Ländern. Allein in den USA, einem der wichtigsten Luftverkehrsmärkte, fliegt airberlin im Codeshare mit American Airlines zu 55 Zielen. 2015 nutzten mehr als 1.150.000 Fluggäste Flüge von airberlin und ihren **oneworld**[®]-Partnern auf Basis der geschlossenen Partnerschaftsvereinbarungen. Dies unterstreicht die Bedeutung der Mitgliedschaft in der Luftfahrtallianz **oneworld**[®] in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld.

Aktuelles Restrukturierungsprogramm

Da der Druck auf die Durchschnittserlöse angesichts des intensiven Wettbewerbs kontinuierlich zunimmt, wurde im Geschäftsjahr 2014 ein mehrstufiges umfassendes Restrukturierungsprogramm für die airberlin group konzipiert. Es zielt darauf ab, die Plattformen der airberlin group – airberlin, NIKI und Belair Airlines AG („Belair“) – effizienter und damit nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen.

Mit Unterstützung neuester Technologien werden die Plattformen mittels eines modernen Revenue Management Systems in die Lage versetzt, Yield und Auslastung der Flüge optimal zu gestalten. Dieses wird durch eine Straffung und Fokussierung des angebotenen Netzes zusätzlich unterstützt. Mit der Reorganisation des Netzwerks durch den Aufbau weiterer „Point-to-Point“-Verbindungen, Kapazitätsanpassungen bei wenig rentablen Strecken und kurzfristigen, taktischen Kapazitätsanpassungen sind weniger Komplexität, eine bessere Auslastung und geringere Kosten verbunden. Die im Mai 2015 eingeführte neue Tarifstruktur trägt zudem zur Leistungsoptimierung airberlins bei.

Hinsichtlich der Flotte und ihrer Besatzungen wurden der Philosophie des Streckennetzes folgend ebenfalls Fokussierungen und Kapazitätsoptimierungen vorgenommen. Flugzeug- und Crew-Rotationen wurden vereinfacht, die Anzahl der Crew-Stationen reduziert und Piloten an neuen Standorten stationiert. Diese Maßnahmen haben im Berichtsjahr noch zu Zusatzaufwand geführt. Die Komplexität der airberlin Flotte wird mit mehreren Maßnahmen deutlich verringert, ein Prozess, der ebenfalls schon weit fortgeschritten ist und zum Ende des laufenden Geschäftsjahres abgeschlossen sein soll. Mit Ausnahme der Q400 Turboprops und Boeing Maschinen, die für airberlin im langfristigen Wet Lease fliegen, wird die Flotte auf eine einheitliche Familie aus Airbus Maschinen sowohl auf Kurz-, Mittel- und Langstrecke ausgerichtet. Der Anteil der Boeing Maschinen an der airberlin Flotte wurde 2014 um drei Maschinen auf 43 und im Berichtsjahr um weitere zwölf Maschinen auf 31 zurückgefahren, wohingegen der Anteil der Airbus-Familie 2014 von 77 auf 84 und 2015 um weitere 19 auf 103 Maschinen erhöht wurde. Mit diesen Maßnahmen sollen deutliche Synergie- und Skaleneffekte insbesondere bei der Reduzierung der laufenden Aufwendungen für die Wartung der Flotte generiert werden. Hinsichtlich der Wartung wurden entsprechende Verträge im Berichtsjahr neu abgeschlossen. Zusätzliche Komplexitätsreduzierungen werden zum Beispiel auch dadurch erzielt, dass die Airbus A330 Maschinen ab Sommer 2016 nur noch mit einheitlicher Konfiguration auf der Langstrecke und nur ab Düsseldorf und Berlin eingesetzt werden.

Auf der Personalseite kommen zu den erwähnten Stationsschließungen und Umstationierungen zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität der Crews hinzu. So wurden im Zuge der

Netzwerkoptimierung auch die Crewplanung verbessert und obsolet gewordene Stellen abgebaut. In den Stabs-, insbesondere Verwaltungsbereichen sollen in den kommenden Monaten weitere Initiativen zur Prozessoptimierung und damit verbundene Reorganisationen von Abteilungen und Teams durchgeführt werden, um die Effizienz in diesen Bereichen weiter zu verbessern.

RAHMENBEDINGUNGEN

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2015

Die Dynamik der Weltwirtschaft hat im Verlauf des Geschäftsjahres 2015 nachgelassen. Konjunkturbeobachter wie der Internationale Währungsfonds (IWF) führen diese Entwicklung im Wesentlichen auf die Abschwünge in zahlreichen Schwellenländern zurück. Sie leiden insbesondere unter dem Preisverfall bei wichtigen Rohstoffen. Hinzu kamen die deutliche Abkühlung der für die weltwirtschaftliche Entwicklung bedeutungsvollen chinesischen Wirtschaft sowie die ebenfalls aufgrund der fallenden Rohstoffpreise und der westlichen Sanktionen verschärfte Rezession in Russland.

Die wirtschaftliche Flaute in diesen Regionen schwächte auch die Dynamik in den Industrieländern, insbesondere waren deren Exporte betroffen. Allerdings haben die sich dort belebenden Binnenmärkte in 2015 insgesamt immer noch zu höheren Wachstumsraten als im Vorjahr geführt. Dies trifft insbesondere auf die USA und die Eurozone zu: Anhaltend niedrige Zinsen gepaart mit den dort entlastenden Rohstoffpreisrückgängen stimulierten die Konsumnachfrage und damit auch die Produktion und die Investitionen. Entsprechend hat sich die Wirtschaft der Eurozone im Jahr 2015 erholt. Und da dies von einem niedrigen Niveau aus erfolgte, fiel die Erholung, zusätzlich stimuliert von Wirtschaftsreformen, in manchen Ländern wie Spanien und Italien vergleichsweise deutlich aus. Die deutsche Wirtschaft setzte ihren Wachstumskurs aus dem Vorjahr fort. Obwohl die Abschwächung der Schwellenländer auch die deutsche Exportwirtschaft tangierte, wurde sie andererseits vom im Jahresverlauf abgewerteten Eurokurs auch wieder gestützt. Als Konjunkturmotor erwies sich erneut der robuste private Konsum, der von kräftig steigenden Realeinkommen und der auf Rekordniveau gestiegenen Beschäftigung profitierte. Insgesamt erhöhte sich das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland im Jahr 2015 um 1,7 Prozent. Damit war der Anstieg leicht kräftiger als im Vorjahr (+ 1,6 Prozent).

Die Luftfahrtbranche im Geschäftsjahr 2015

Laut IATA, dem internationalen Verband der Luftverkehrsgesellschaften, der mit rund 260 Mitgliedsgesellschaften 83 Prozent des internationalen Luftverkehrs repräsentiert, ist die Nachfrage im Personenflugverkehr 2015 weltweit um 6,5 Prozent gestiegen (2014: 5,9 Prozent). Die IATA misst die Nachfrage anhand der von ihren Mitgliedsgesellschaften verkauften Sitzkilometer (RPK). Damit hat sich der Trend gegenüber dem Vorjahr erneut beschleunigt, obwohl die allgemeine Wirtschaftsentwicklung global eher schwächer war. Auch gegenüber dem Durchschnitt der letzten 20 Jahre (5,5 Prozent) stellt dies eine weitere Verbesserung dar. Der internationale Verkehr legte mit einem Plus von 6,5 Prozent auch im Berichtsjahr wieder stärker zu als die Nachfrage nach Inlandsflügen (6,3 Prozent). Als wesentliche Ursache dieser positiven Trends nennt die IATA die weltweit rund 5 Prozent niedrigeren Ticketpreise. Die anhand der angebotenen Sitzkilometer (ASK) gemessene Kapazität nahm 2015 mit 5,6 Prozent im gleichen Maße wie im Vorjahr zu. Da der ASK-

Aufwuchs deutlich unter dem der verkauften Sitzkilometer (RPK) lag, stieg die Auslastung kräftig: Sie erreichte mit 80,3 Prozent (Vorjahr: 79,2 Prozent) sogar einen historischen Höchststand.

Wie schon in den Vorjahren war die Entwicklung auch 2015 regional wieder recht unterschiedlich. Deutlich überdurchschnittlich wuchs der nationale und internationale Luftverkehr im Mittleren Osten (11,6 Prozent) und im asiatisch-pazifischen Raum (8,1 Prozent), während Afrika (1,2 Prozent) und Nordamerika (4,3 Prozent) die geringsten Wachstumsraten verzeichneten. Auch Europa weist mit einem Plus der RPK von 5,8 Prozent eine unterdurchschnittliche Zunahme auf. Bei einer Kapazitätsausweitung um 3,9 Prozent ist die Auslastung der europäischen Carrier leicht um 0,1 Prozentpunkte auf 81,7 Prozent gestiegen.

OPERATIVE ENTWICKLUNG

Streckennetz und Flotte

Im Geschäftsjahr 2015 wurden Streckennetz und Flotte im Rahmen des laufenden Restrukturierungsprogramms weiter optimiert. Der Aufbau einer vereinheitlichten Flotte kam planmäßig voran: Die Anzahl der Boeing-Flugzeuge wurde von 43 auf 31 zurückgeführt, die Flugzeugflotte aus der Airbus Familie nahm von 84 auf 103 zu. Insgesamt stieg die Anzahl der Flugzeuge innerhalb der airberlin group im Berichtsjahr um vier auf 153 Flugzeuge. Dieser Anstieg resultiert ausschließlich aus der Tatsache, dass die Ausflottung von Boeing-Maschinen naturgemäß nicht vollständig kongruent mit der Übernahme neuer Airbus-Maschinen verläuft.

Aufgrund der unterschiedlichen Sitzplatzkapazitäten wurde trotz der höheren Anzahl der Flugzeuge die Kapazität planmäßig zurückgeführt: Die Anzahl der Sitzplätze ging 2015 um 6,8 Prozent auf 37.130.933 nach 39.849.889 im Vorjahr zurück. airberlin hat darüber hinaus Streckennetz und Frequenzen 2015 systematisch um wenig profitable und strategisch nicht mehr sinnvolle Flüge bereinigt. Entsprechend sanken die Anzahl der Flüge im Berichtsjahr um 5,6 Prozent auf 223.646 nach 236.790 im Vorjahr und die Summe der angebotenen Sitzkilometer (ASK) um 5,4 Prozent auf 55,8 Mrd. nach 59,0 Mrd. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Berichtsjahr um 1,6 Prozent länger als im Vorjahreszeitraum, die Flugstunden nahmen hingegen um 5,3 Prozent auf 409.978 nach 432.695 im Vorjahr ab.

Passagieraufkommen und Yields

Die Bedeutung der Codeshares mit Partner-Fluggesellschaften hat auch im Berichtsjahr weiter zugenommen. Im Zuge der engen strategischen Partnerschaft mit Etihad Airways sowie den Etihad Airways Partners (EAP), der Mitgliedschaft von airberlin in der globalen **oneworld**[®]-Allianz und weiteren Partnergesellschaften wurde die Anzahl der Codeshare-Passagiere von 1.462.153 im Vorjahr auf 2.125.599 in 2015 ausgeweitet. Alleine mit Etihad Airways wurden Ende 2015 wöchentlich 3.029 Codeshare-Flüge auf 98 Codeshare-Strecken und 71 gemeinsamen Destinationen absolviert. Nach 561.604 Fluggästen im Geschäftsjahr 2014 wurden im Berichtsjahr 667.066 Passagiere über Codeshares mit Etihad Airways gewonnen.

Innerhalb der globalen **oneworld**[®] Allianz wurden im Berichtsjahr 685.583 Codeshare-Passagiere nach 659.065 im Vorjahr verbucht. Insgesamt betrug die Zahl der Gäste, die mit airberlin und einem unserer **oneworld**[®] Partner geflogen sind, im Berichtsjahr 1.155.918 nach 1.117.681 im Vorjahr.

Das Passagieraufkommen („PAX“) ist im Geschäftsjahr 2015 um 4,6 Prozent auf 30.249.263 nach 31.716.202 im Vorjahr zurückgegangen. Dieser Rückgang ist deutlich geringer ausgefallen als derjenige der Kapazität. Auch die verkauften Sitzkilometer (RPK) verbuchten mit –4,6 Prozent auf 47,0 Mrd. nach 49,3 Mrd. einen spürbar geringeren Rückgang als die ASK. Die Auslastung stieg gemessen am Sitzladefaktor (RPK/ASK) entsprechend um 0,7 Prozentpunkte auf 84,2 Prozent nach 83,5 Prozent im Vorjahr.

Die Yields weisen im Geschäftsjahr 2015 insgesamt eine sichtbare Verbesserung auf. Der Flugumsatz pro PAX (inklusive Steuern und Sicherheitsgebühren) stieg im Berichtsjahr um 2,1 Prozent auf 122,63 EUR nach 120,07 EUR im Vorjahr. Der Gesamtumsatz pro PAX legte mit 2,9 Prozent (134,94 EUR nach 131,17 EUR in 2014) noch etwas stärker zu. Hier schlagen sich die attraktiven Zusatzangebote rund ums Fliegen positiv nieder. Der Gesamtumsatz pro ASK fiel mit 7,31 EURct nach 7,05 EURct um 3,7 Prozent und der Gesamtumsatz pro RPK mit 8,68 EURct nach 8,44 EURct in 2014 um 2,8 Prozent höher aus.

Die Aufwendungen pro ASK stiegen auf dem EBIT-Level (inklusive der sonstigen operativen Erträge) im Berichtsjahr um 4,1 Prozent auf 7,86 EURct nach 7,55 EURct im Vorjahr. Hier schlagen sich im Berichtsjahr Restrukturierungsaufwand und sonstige Einmalaufwendungen sowie der starke US-Dollar nieder, der die positiven Effekte des niedrigeren Ölpreises überkompensierte. Der Treibstoffaufwand pro ASK fiel im Berichtsjahr mit 1,66 EURct nach 1,74 EURct im Vorjahr um 4,6 Prozent niedriger aus. Der Anstieg der Aufwendungen pro ASK erklärt sich auch aus den vornehmlich im zweiten Halbjahr 2015 vorgenommenen Kapazitätsanpassungen. Die entsprechende Anpassung der Anzahl der Flugzeuge, des Flugpersonals und sonstiger Aufwendungen konnte nur mit zeitlicher Verzögerung vorgenommen werden.

Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	2015 vs. 2014 in Prozent	2015	2014
Flugzeuge (operative Flotte)	+2,7	153	149
Flüge	-5,6	223.646	236.790
Destinationen	-6,1	138	147
Sitzplatzkapazität (Tsd.)	-6,8	37.131	39.850
Fluggäste (Tsd.; PAX)	-4,6	30.250	31.716
Ladefaktor (Prozent; RPK/ASK)	+0,7 %-Punkte	84,2	83,5
Angebote / geflogene Sitzkilometer (Mrd.; ASK)	-5,4	55,84	59,03
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; RPK)	-4,6	47,01	49,27
Zahl der Blockstunden	-5,3	468.389	494.587
Durchschnittliche Streckenlänge (km)	+1,6	1.504	1.481

Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl Ende	
	2015	2014
A319	9	9
A320	57	44
A321	23	17
A330-200	14	14
B737-700	6	9
B737-800	25	34
Q400	17	16
Embraer E 190	0	6
Saab 2000	2	0
Gesamt	153	149

VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung

Die Konzernbilanz zum Stichtag 31. Dezember 2015 hat sich gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um 23,9 Prozent verkürzt (Mio. 1.418,4 EUR nach 1.863,6 Mio. EUR). Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Rückgang um 19,5 Prozent auf 700,1 Mio. EUR auf, darunter die Sachanlagen einen solchen um 39,5 Prozent auf 183,0 Mio. EUR. Dies ist auf die im Zuge der Flottenvereinheitlichung im Berichtsjahr vorgenommenen Veräußerungen von Boeing Maschinen zurückzuführen. Die neu in Dienst gestellten Airbus Maschinen wurden hingegen geleast. Der Buchwert von Flugzeugen und Triebwerken betrug zum Geschäftsjahresende 2015 55,6 Mio. EUR nach 179,3 Mio. EUR am Bilanzstichtag des Vorjahres. Die kurzfristigen Aktiva liegen mit 718,4 Mio. EUR um 27,7 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Davon betragen die Bankguthaben und Kassenbestände zum Ende des Berichtsjahres 165,2 Mio. EUR nach 259,2 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2014.

Das Konzern-Eigenkapital hat sich aufgrund des auch im Geschäftsjahr 2015 unverändert harten Preiswettbewerbs in der Luftfahrt sowie der für das laufende Restrukturierungsprogramm für 2015 notwendigen Sonderaufwendungen zurückgebildet. Entlastend wirkte der Rückgang der im Eigenkapital zu erfassenden Verluste aus Sicherungsgeschäften. Nach –415,6 Mio. EUR zum Ende des Geschäftsjahres 2014 betrug es am 31. Dezember des Berichtsjahres –799,4 Mio. EUR. Darin enthalten sind 325,7 Mio. EUR als Eigenkapital klassifiziertes Hybridkapital aus den 2014 in drei Tranchen an Etihad Airways ausgegebenen und von der Gesellschaft garantierten nachrangigen Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR („subordinated perpetual bonds“).

Die Stichtagsbewertung des Eigenkapitals stellt eine Momentaufnahme dar. Mit den vorhandenen Cash-Beständen sind der laufende Betrieb, die Finalisierung des laufenden Restrukturierungsprogramms und notwendige Investitionen ausreichend abgesichert. Entsprechend des IFRS-Regelwerks ist der Status der airberlin group als „Going Concern“ gesichert.

Die langfristigen Verpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2014 um 37,0 Prozent auf 1.091,9 Mio. EUR nach 797,1 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg resultiert aus höheren Finanzschulden (980,9 Mio. EUR nach 640,0 Mio. EUR) im Zuge der Aufnahme von zwei Darlehen in Höhe von insgesamt 326,8 Mio. EUR. Die von der airberlin group im Jahr 2010 ausgegebenen Unternehmensanleihen im Gesamtvolumen von 200 Mio. EUR wurden im Verlauf des Berichtsjahres vollständig zurückgezahlt. Die langfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen wurden im Zuge der Flottenharmonisierung von 90,0 Mio. EUR auf 28,7 Mio. EUR zurückgeführt.

Auch innerhalb der kurzfristigen Verpflichtungen wurden die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen deutlich von 109,8 Mio. EUR auf 23,3 Mio. EUR zurückgeführt, so dass diese insgesamt von 199,7 Mio. EUR auf 52,1 Mio. EUR fielen. Die anderen kurzfristigen Finanzschulden wurden sogar von 223,7 Mio. EUR auf 10,2 Mio. EUR zurückgeführt. Letztere stellen im Wesentlichen den kurzfristigen Anteil der ausstehenden Anleihen dar. Insgesamt fielen die kurzfristigen Verpflichtungen zum 31. Dezember 2015 auf 1.125,9 Mio. EUR nach 1.482,0 Mio. EUR am Geschäftsjahresende 2014. Die Summe der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ausgenommen derjenigen aus Flugzeugfinanzierungen ist zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres auf 991,1 Mio. EUR nach 863,7 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen, ihre Fälligkeitsstruktur hat sich hingegen deutlich verlängert. Die erhaltenen Anzahlungen bewegten sich zum Ende des Berichtsjahres mit 373,9 Mio. EUR in der Größenordnung des Vorjahres (396,4 Mio. EUR). Die Nettoverschuldung ist im Geschäftsjahr 2015 auf 877,9 Mio. EUR nach 804,3 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen.

Der operative Cashflow des Geschäftsjahres 2015 hat sich trotz des höheren ausgewiesenen Nettoverlustes mit –151,1 Mio. EUR nach –263,4 Mio. EUR im Vorjahr verbessert. Dies resultiert neben den Anpassungen zur Herleitung des operativen Cashflows mehrerer Positionen des Umlaufvermögens wie Rechnungsabgrenzungen und sonstigen Vermögenswerten im Wesentlichen aus einer Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten. Die Nettoszahlungsströme aus Positionen des Net Working Capital (Zunahme/ Abnahme von Vorräten und Verbindlichkeiten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) beliefen sich zum Ende des Berichtsjahres auf 71,8 Mio. EUR nach –37,1 Mio. EUR im Vorjahr. Die

Rückstellungen im Zusammenhang mit dem laufenden Restrukturierungsprogramm sind hingegen planmäßig deutlich niedriger ausgefallen. Ebenso waren die Abschreibungen im Zuge der Flottenvereinheitlichung mit 43,5 Mio. EUR im Berichtsjahr nach 71,8 Mio. EUR im Vorjahr deutlich geringer. Die neuen Maschinen aus der Airbus Familie sind durchweg geleast. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt –86,8 Mio. EUR (Vorjahr: 83,8 Mio. EUR) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit –237,9 Mio. EUR nach –347,2 EUR im Vorjahr.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug im Berichtsjahr 198,9 Mio. EUR nach 36,3 Mio. EUR im Vorjahr. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf deutlich höhere Mittelzuflüsse aus Flugzeugverkäufen zurückzuführen, die von 68,0 Mio. EUR auf 278,9 Mio. EUR gestiegen sind. Dem standen geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögensgegenstände in Höhe von 39,5 Mio. EUR gegenüber. Im Vorjahr waren hier wesentlich aus der Rückzahlung von Anzahlungen auf die im Jahresverlauf 2014 stornierte Bestellung von Boeing Flugzeugen noch 30,9 Mio. EUR zugeflossen. Die Auszahlungen für Investitionen in langfristige Vermögensgegenstände fielen im Berichtsjahr mit –32,5 Mio. EUR nach –62,6 Mio. EUR im Vorjahr nahezu auf die Hälfte.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit weist im Berichtsjahr einen Mittelabfluss von 60,9 Mio. EUR nach 335,0 Mio. EUR im Vorjahr auf. Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 463,1 Mio. EUR (Vorjahr: 449,9 Mio. EUR) standen Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden in Höhe von netto 402,2 Mio. EUR (Vorjahr: 484,9 Mio. EUR) gegenüber.

Nach wechselkursbedingten Veränderungen von Bankguthaben sind 2015 per Saldo Zahlungsmittel in Höhe von 94,0 Mio. EUR abgeflossen (Vorjahr: Zufluss von 24,2 Mio. EUR). Der Bestand an Nettozahlungsmitteln betrug am Ende des Berichtsjahres 165,2 Mio. EUR nach 259,2 Mio. EUR zu Anfang des Jahres.

Bericht zur Ertragslage

Vor dem Hintergrund einer Kapazitätsrückführung um 6,8 Prozent und 5,6 Prozent weniger Flügen ist der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2015 gegenüber dem Vorjahr nur leicht um 1,9 Prozent auf 4.081,8 Mio. EUR nach 4.160,2 Mio. EUR zurückgegangen. Der Flugumsatz sank bei einem Rückgang der RPK um 4,6 Prozent mit 2,6 Prozent auf 3.709,4 Mio. EUR nach 3.808,2 Mio. EUR ebenfalls nur unterproportional. Trotz des unverändert hohen Preisdrucks in der Branche zeigen sich hier die ersten Erfolge der im Berichtsjahr durchgeführten Strukturmaßnahmen, insbesondere der neuen Tarifstruktur und des neuen Revenue Management Systems. Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen konnten aufgrund der um 10,3 Prozent von 108,5 Mio. EUR im Vorjahr auf 119,7 Mio. EUR im Berichtsjahr ausgeweiteten Zusatzleistungen auch im Berichtsjahr weiter gesteigert werden. Sie legten insgesamt um 6,3 Prozent auf 343,9 Mio. EUR nach 323,5 Mio. EUR im Vorjahr zu. Die Umsätze aus dem Bordverkauf wurden auf dem im Zuge des schon 2014 ausgeweiteten Serviceangebots auf dem deutlich erhöhten Vorjahresniveau von 28,4 Mio. EUR gehalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge konnten im Wesentlichen aufgrund von Veräußerungsgewinnen aus Flugzeugverkäufen deutlich auf 50,8 Mio. EUR nach 11,6 Mio. EUR gesteigert werden.

Die betrieblichen Aufwendungen konnten insgesamt leicht von 4.465,6 Mio. EUR im Vorjahr auf 4.439,5 Mio. EUR im Berichtsjahr zurückgeführt werden. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen wurden insgesamt um 1,9 Prozent auf 3.064,3 Mio. EUR nach 3.124,4 Mio. EUR im Vorjahr zurückgeführt. Die Aufwendungen für Treibstoff lagen mit 929,7 Mio. EUR nach 1.028,6 Mio. EUR im Vorjahr um 9,6 Prozent niedriger als im Vorjahr. Aufgrund der üblichen Absicherungsgeschäfte für Treibstoff schlägt sich der im Verlauf des Berichtsjahres rapide Ölpreisverfall nur abgeschwächt nieder. Der Leasingaufwand ist im Zuge der Aufwertung des USD um 13,1 Prozent auf 619,8 Mio. EUR nach 548,0 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Die Aufwendungen für Catering und andere In-Flight Dienste wurden um 2,6 Prozent auf 121,3 Mio. EUR nach 124,5 Mio. EUR in 2014 zurückgeführt.

Der Navigationsaufwand lag mit 260,4 Mio. EUR leicht unter dem Vorjahresniveau von 265,2 Mio. EUR. Dem steht allerdings ein Anstieg der Flughafengebühren auf 838,1 Mio. EUR nach 837,8 Mio. EUR im Vorjahr und eine um 4,3 Prozent höhere Luftverkehrsabgabe gegenüber (155,0 Mio. EUR nach 148,6 Mio. EUR). Die Position „Übrige“ innerhalb des Materialaufwands konnte im Geschäftsjahr 2015 im Wesentlichen aufgrund der im folgenden Absatz erläuterten Integration von Beschäftigten aus dem NIKI Labour Pool um 18,5 Prozent auf 139,9 Mio. EUR nach 171,6 Mio. EUR im Vorjahr zurückgeführt werden.

Der Personalaufwand ist im Wesentlichen aufgrund der erwähnten Sonderaufwendungen im Rahmen des laufenden Restrukturierungsprogrammes sowie von Tarifierhöhungen im Laufe des Jahres 2015 und einer höheren Mitarbeiterzahl als Folge der Integration von Beschäftigten aus dem NIKI Labour Pool in die airberlin group gestiegen. Der mit dieser Maßnahme verbundene Aufwand war im Vorjahr noch unter den bezogenen Leistungen angefallen. Tatsächlich ist die hiervon bereinigte vergleichbare Anzahl der Mitarbeiter im Berichtsjahr zurückgegangen. Die damit verbundenen Einsparungen wurden allerdings von den tariflichen Lohnanpassungen wieder kompensiert. Insgesamt betrug der Personalaufwand im Berichtsjahr 589,3 Mio. EUR nach 524,5 Mio. EUR im Vorjahr. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr als Folge der Flugzeugveräußerungen auf 46,0 Mio. EUR nach 97,0 Mio. EUR in 2014 gefallen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 2,8 Prozent auf 740,0 Mio. EUR nach 719,8 Mio. EUR im Vorjahr. Hier schlugen sich ebenfalls Sondereffekte aus der Umsetzung des laufenden Restrukturierungsprogramms nieder.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) ist im Berichtsjahr auf 358,9 Mio. EUR nach 351,2 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Das operative Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) betrug –260,9 Mio. EUR nach –196,8 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Das Betriebsergebnis (EBIT) des Geschäftsjahres 2015 beträgt –307,0 Mio. EUR nach –293,8 Mio. EUR.

Die Nettofinanzaufwendungen weisen einen Rückgang um 6,6 Mio. EUR auf 89,0 Mio. EUR nach 95,6 Mio. EUR im Vorjahr auf. Aufgrund des mit –31,5 Mio. EUR ins Minus gedrehten Nettoergebnisses aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten (Vorjahr: 9,9 Mio. EUR) ergibt sich im Berichtsjahr ein Finanzergebnis von –120,5 Mio. EUR nach –85,6 Mio. EUR im Vorjahr. Das Ergebnis vor Ertragsteuern stellt sich damit auf –430,7 Mio. EUR nach –378,9 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steueraufwand von –16,0 Mio. EUR (Vorjahr: Steuerertrag von 2,0 Mio. EUR) ergibt sich für das Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnis nach Ertragsteuern von –446,6 Mio. EUR nach –376,7 Mio. EUR im Vorjahr. Inklusiv des den Hybridkapitalinhabern zustehenden Gewinnanteils in Höhe von 24,3 Mio. EUR (Vorjahr: 9,4 Mio. EUR) beträgt das den Aktionären zustehende Ergebnis nach Steuern –471,0 Mio. EUR nach –386,1 Mio. EUR im Vorjahr. Das Ergebnis je Aktie des Berichtsjahres beträgt verwässert und unverwässert –4,04 EUR nach –3,31 EUR im Vorjahr.

VERANTWORTUNG

Soziale Verantwortung

DIE MENSCHEN IM MITTELPUNKT

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

Gegenseitiger Respekt und gelebte Vielfalt gehen bei airberlin Hand in Hand und stellen die Grundlage des täglichen Miteinanders dar. Als international agierendes Unternehmen schafft airberlin nicht nur Mobilität über Grenzen hinweg. Vielmehr verbindet die airberlin group Menschen und Kulturen auf dem ganzen Globus. Die airberlin group selbst ist multinational: Im Geschäftsjahr 2015 beschäftigte die airberlin group Mitarbeiter 61 verschiedener Nationalitäten.

Arbeiten bei airberlin

MITARBEITER

Nach 8.440 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vorjahr beschäftigte die airberlin group zum 31.12.2015 insgesamt 8.869 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 4.382 Frauen und 4.487 Männer. Der Anstieg der Beschäftigten resultiert aus der Übernahme von 819 Mitarbeitern aus dem NIKI Labour Pool in die NIKI Luftfahrt GmbH im Laufe des Berichtsjahres. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 10,02 Jahren bei der airberlin group beschäftigt und 39,3 Jahre alt. airberlin beschäftigt insgesamt 1.375 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ausland, davon 149 in Spanien, 317 in der Schweiz und 819 in Österreich.

In der airberlin group waren am Ende des Berichtsjahres 2.074 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 23,4 Prozent (Vorjahr: 29,2 Prozent).

MITARBEITERSTRUKTUR AIRBERLIN

	31.12.2015	31.12.2014
Piloten	1.514	1.338
Kabinenpersonal	3.412	3.097
Technisches Personal	1.429	1.286
Verwaltung/Service/Sonstige	2.514	2.719
Summe	8.869*	8.440

* Der Anstieg der Beschäftigten resultiert aus der Übernahme von 819 Mitarbeitern aus dem NIKI Labour Pool in die NIKI Luftfahrt GmbH im Laufe des Berichtsjahres

airberlin fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit für alle Arbeitnehmer. Hierzu gehört auch die Diversivität 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 2015 dargestellt. Von insgesamt sechs Mitgliedern des Management Board ist ein Mitglied weiblich. airberlin ist bestrebt, die Diversivität der Geschlechter (Gender Diversity) weiter voranzutreiben. So ist Gender Diversity auch ein wesentliches Kriterium bei Neueinstellungen.

DIVERSITÄT BEI AIRBERLIN

	31.12.2015		31.12.2014	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer
Board of Directors	0	11	0	11
Management Board	1	5	1	4
Senior Management (erste Führungsebene)	1	14	2	21
Alle Beschäftigte	4.382	4.487	4.188	4.252

Zahlreiche Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten

airberlin bietet Schülern ein breites Spektrum an kaufmännischen und technisch orientierten Ausbildungsberufen sowie einen dualen Ausbildungsstudiengang an. Es werden u.a. Tourismus- und Luftverkehrskaufleute, Kaufleute für Marketingkommunikation, Fachinformatiker für Systemintegration und Kaufleute für Büromanagement sowie Fluggerätemechaniker und -elektroniker ausgebildet. In Kooperation mit der Hochschule für Wirtschaft, Technik und Kultur wird der duale Studiengang Bachelor of Arts „Business Administration, Vertiefungsrichtung Hotel- und Tourismusmanagement“ angeboten.

Technisch Interessierte können sich zum Fluggerätemechaniker/in (Fachrichtung Instandhaltung oder Fertigung) ausbilden lassen oder den Weg zum Fluggeräteelektroniker/in für luftfahrttechnische Systeme wählen. Allein im September 2015 starteten 20 neue Auszubildende in ihr erstes Lehrjahr bei der airberlin technik GmbH in Düsseldorf. Die Gesellschaft ist mit rund 53 Auszubildenden einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region Düsseldorf und verfügt über eine hausinterne Lehrwerkstatt.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 80 Auszubildende in der airberlin group beschäftigt. Drei Dualstudenten und 30 Auszubildende haben im Kalenderjahr 2015 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen.

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.

Wir bilden unsere Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter selbst aus. Im Geschäftsjahr 2015 waren es 134, im Vorjahr 215 und im Jahr davor 331. In den speziellen Fachlehrgängen werden Sicherheits- und Notfallschulung, On-Board-Service, Erste Hilfe, Kommunikations- und Ansagetraining sowie Trainingsflüge und diverse praktische Übungen angeboten. Die Schulungsdauer beträgt sechs Wochen.

Die airberlin flightschool bildet seit 2007 zum Verkehrsflugzeugführer aus. Wer sich für einen Ausbildungsplatz bei der airberlin flightschool entscheidet, erhält eine, den höchsten internationalen Standards entsprechende, zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis. An der airberlin flightschool wird seit dem Frühjahr 2015 berufsbegleitend ein Bachelor Studium in Aviation Management angeboten.

Gesundheit genießt Priorität

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

Dabei bekommt airberlin an großen Standorten Unterstützung durch sechs Betriebsärzte sowie durch Sicherheitsfachkräfte. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die innerhalb eines Jahres länger als 42 Tage krank waren, bietet airberlin ein betriebliches Wiedereingliederungsmanagement an. So können Mitarbeiter die Rückkehr an den Arbeitsplatz optimal gestalten und eine dauerhafte Gesundheit erreichen.

Ausgezeichnet: das airberlin Umweltengagement

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

Damit genießt Umweltschutz bei airberlin 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.

ÖKOEFFIZIENZ ALS WETTBEWERBSVORTEIL

airberlin betreibt sehr ehrgeizig das Programm „Ökoeffizientes Fliegen“. An diesem Programm arbeiten airberlin Experten schon seit 2008 kontinuierlich und abteilungsübergreifend. Im Vordergrund steht der möglichst schonende Einsatz nicht erneuerbarer Ressourcen, insbesondere Treibstoff. Um CO₂ zu reduzieren, müssen vielfältige Faktoren zusammenwirken. Mit einem umfassenden, intern entwickelten Treibstoffeffizienz-Programm verbessern wir daher kontinuierlich alle Prozesse rund um den Flug und erarbeiten neue Einsparpotenziale. Ein Katalog von über 70 umgesetzten Maßnahmen aus den Bereichen Flotte und Technik, Gewicht und Beladung sowie Flugdurchführung verringert Emissionen und spart Treibstoff ein. airberlin verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz bei der Treibstoffeffizienz: Allein im Geschäftsjahr 2015 wurden ca. 31.000 Tonnen CO₂ eingespart – äquivalent zu ca.1000 Flügen von Berlin nach Madrid.

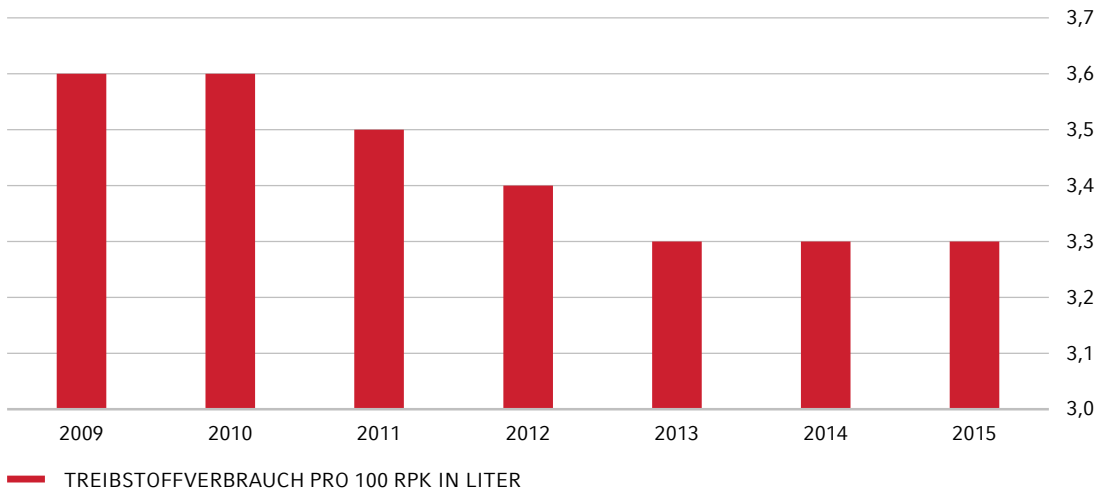
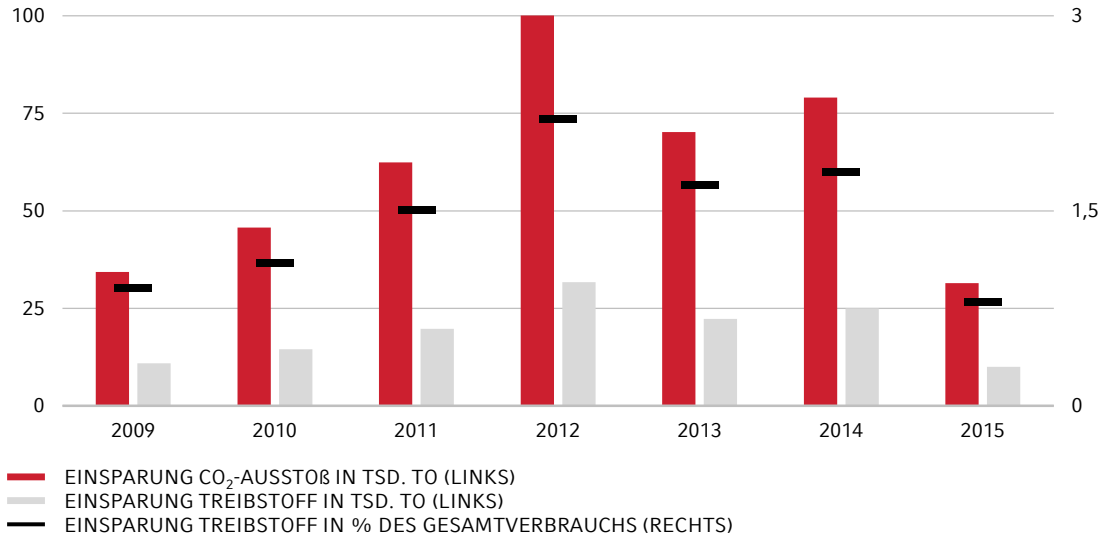
Mehrfach prämiertes Effizienzprogramm

Zusammengefasst führen alle diese Schritte zu erheblichen Erfolgen, sodass airberlin in 2015 gleich mehrfach für ihre Treibstoffeffizienz ausgezeichnet wurde. Die unabhängige Klimaschutzorganisation atmosfair hat airberlin mit durchschnittlich 76,8 von 100 möglichen Punkten unter den großen Linienfluggesellschaften zur CO₂-effizientesten Airline weltweit platziert. Neben der überzeugenden Umweltbilanz beim atmosfair Airline Index 2015 erlangte airberlin beim Transatlantic Airline Fuel Efficiency Ranking 2015 den zweiten Platz.

Gegenüber den deutschen Linienfluggesellschaften mit einem Durchschnittsverbrauch von etwa 3,7 Litern pro 100 PKM liegt dieser spezifische Verbrauchswert mit weniger als 3,3 Litern bei airberlin um zwölf Prozent niedriger. Ein PKW liegt auslastungsbereinigt sogar bei über 5 Litern. Unser mittelfristiges Ziel ist es, unseren Treibstoffverbrauch auf 3 Liter zu senken.

TREIBSTOFFEINSPARUNG UND CO₂-REDUKTIONEN 2009 BIS 2015

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Treibstoffeinsparung in Tsd. Tonnen	10,0	25,0	22,3	31,7	19,8	14,5	10,9
In Prozent des Gesamtverbrauchs	0,8	1,8	1,7	2,2	1,5	1,1	0,9
CO ₂ -Ausstoß in Tsd. Tonnen	31,5	79,0	70,2	100,2	62,4	45,7	34,3
Verbrauch pro 100 RPK in Liter	3,3	3,3	3,3	3,4	3,5	3,6	3,6



ÖKOEFFIZIENZ BEI DER FLOTTE

Die junge Flotte von airberlin ist die Basis für die Rekordleistungen beim ökoeffizienten Fliegen und stellt einen klaren Wettbewerbsvorteil dar. Mit einem Durchschnittsalter von nur 7,5 Jahren (per 31.12.2015) ist sie eine der jüngsten, leisesten und effizientesten in Europa. Der IATA-Durchschnitt liegt weltweit bei über elf, in Europa bei ca. 10 Jahren. Die airberlin Flugzeuge sind mit modernster Technik ausgestattet, da wir kontinuierlich und konsequent in neue Technologien investieren.

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 CO₂-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.

Darüber hinaus wäscht airberlin ihre Triebwerke regelmäßig und erhöht damit die Effizienz um weitere 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. Dies erspart jährlich bis zu 2,0 Prozent des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs. Ein weiteres Element zur Treibstoffreduzierung stellt die möglichst glatte Oberfläche des Flugzeugs dar, Ziel ist der „Perfekt-Glatt-Flieger“. Auch hier geht airberlin voran: Als eine der ersten Airlines entwickelten wir ein Vermessungs-Tool für die Optimierung des Luftstromflusses und damit eine neue Methode zu dieser Art aerodynamischer Optimierung. Für airberlin stellt dies eine echte Innovation in Bezug auf Treibstoffeffizienz dar und spart im Durchschnitt noch einmal 0,3 Prozent des Treibstoffverbrauchs ein.

ÖKOEFFIZIENZ BEI GEWICHT UND BELADUNG

Die Reduzierung des Flugzeuggewichts stellt einen sehr effektiven Weg dar, um die Treibstoff-Effizienz der airberlin Flotte zu verbessern. 2000 Tonnen Kerosin und 6300 Tonnen CO₂ spart airberlin jährlich durch leichtere Sitze, Teppichböden, Leichtgewicht-Trolleys und das „Paperless Cockpit“ ein. Mit den neuen Leichtbausitzen in der Economy Class entfallen pro Flug zusätzliche 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 Tablets zum Einsatz, welche den Einsatz von Papier im Cockpit überflüssig gemacht haben. Durch optimierte Beladung sowie leichtere Kabinenausstattung sparen wir bis zu drei Prozent des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs ein.

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. Damit jeder Flug möglichst kosten- und treibstoffeffizient durchgeführt werden kann, werden die Flugpläne zeitnah 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. Die Triebwerke stellen airberlin Piloten sofort nach Erreichen der Parkposition 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 „One Engine Taxi“ spart airberlin 700 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 1000 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

Durch den Einsatz von aktuelleren Daten wie z.B. Winddaten 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.

Alle Reinigungsartikel an Bord wie Falthandtücher, Kosmetiktücher und Toilettenpapier sind bei airberlin recyclingfähig. Die Küchenrolle trägt das FSC-Mix-Siegel, die Müllbeutel bestehen aus stärkerreduzierter LDPE-Folie. Schon seit mehreren Jahren verwenden wir besonders leichte Polypropylen-Becher. Allein hierdurch werden jährlich 200 Tonnen Gewicht und bei der Entsorgung mehr als eine Tonne CO₂ eingespart.

ÖKOEFFIZIENZ MIT WENIGER LÄRM

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.

Die Reduktion von Geräuschemissionen ist eine komplexe Aufgabe, in die zahlreiche Akteure involviert sind. Deshalb arbeitet airberlin proaktiv in zahlreichen Fluglärmkommissionen mit, die u.a. den gesetzlichen Auftrag haben, die Flugsicherung bei der Festlegung von Flugrouten zu beraten. Auch setzen wir uns aktiv dafür ein, die Intermodalität – das ist die Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz – zu fördern. Wir evaluieren gekrümmte Anflugverfahren, um das Fliegen über Wohngebieten nach Möglichkeit zu vermeiden. Das gekurvte Anflugverfahren kann den Luftraum effizienter nutzen und spart damit zusätzlich 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.

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, bewegt sich 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 des Committee of Sponsoring Organizations (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 group 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, von dem die Entwicklung der Risiken und der umzusetzenden Maßnahmen überwacht wird.

Wesentliche Bestandteile der regelmäßigen Sitzungen des Risiko-Management-Committee stellen die Diskussion von Risiken sowie die Beratung und Beschlussfassung über umzusetzende Maßnahmen zur Reduzierung und Begrenzung wesentlicher Risiken dar.

Die airberlin group hat bestimmte wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten zusammengefasst. Sollte sich eines oder 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 aus Umständen ergeben könnten, 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 kann einen erheblichen negativen Einfluss auf die Finanz– und Ertragslage und Geschäftstätigkeit der airberlin group haben. Zudem kann die Insolvenz von Kunden oder Vertragsparteien, einschließlich der von Finanzinstituten, die als Gegenseite von Sicherungsgeschäften agieren, zu Verlusten der airberlin group führen.

Die Luftfahrtindustrie ist außerdem generell von hohen fixen Kosten gekennzeichnet. Bei einem 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.

Die weltwirtschaftlichen Perspektiven haben sich seit Jahresbeginn 2016 insbesondere im Zuge der beschleunigten konjunkturellen Abschwächung in China und weiter sinkender Öl- und Rohstoffpreise spürbar eingetrübt. Letzteres trifft insbesondere die Schwellen- und Entwicklungsländer mit hohen Rohstoffexporten. So geht die OECD in ihrem Zwischenbericht vom Februar 2016 inzwischen von keiner Belebung mehr gegenüber dem Vorjahr aus. Auch der IWF hat in seinem jüngsten „Economic Update“ vom Februar 2016 die Prognose für das Realwachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) im laufenden Jahr 2016 zurückgenommen. Er erwartet allerdings immer noch eine leichte Wachstumsbeschleunigung von 3,1 auf 3,4 Prozent.

Die entwickelten Länder profitieren hingegen weiterhin von niedrigen Rohstoffpreisen. Zusätzlich stimuliert unverändert die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken. Insgesamt erwartet der IWF daher in den Industrieländern 2016 weiterhin ein Wachstum, 2,1 Prozent nach 1,9 Prozent

im Vorjahr. Während sich das Wachstum in den USA mit 2,6 Prozent nach 2,5 Prozent im Vorjahr auf hohem Niveau verstetigen soll, weist die Eurozone mit 1,7 Prozent nach 1,5 Prozent im Vorjahr erneut ein spürbar geringeres Wachstum auf. Im Einzelnen werden für Deutschland (1,7 Prozent nach 1,5 Prozent), Frankreich (1,3 Prozent nach 1,1 Prozent) und Italien (1,3 Prozent nach 0,8 Prozent) steigende Wachstumsraten erwartet. Spanien soll nach der kräftigen Belebung im Vorjahr 2016 mit 2,7 Prozent zwar etwas weniger stark, aber immer noch deutlich überdurchschnittlich zulegen. Stetig soll sich das Wachstum in Großbritannien mit unverändert 2,2 Prozent entwickeln.

Die Deutsche Bundesbank verweist bei ihrem unverändert optimistischen Ausblick für Deutschland (Monatsbericht Februar 2016) auf die anhaltend günstige Arbeitsmarktlage und kräftigen Zuwächse der realen verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte. Damit soll die robuste Binnennachfrage Einbußen bei den Exporten und Investitionen überkompensieren und der deutschen Wirtschaft nach 1,7 Prozent in 2015 im laufenden Jahr eine leichte Belebung auf 1,8 Prozent bescheren. Das Wachstum des saison- und kalenderbereinigten realen BIP könnte sich im Verlauf des Jahres 2016 sogar auf 2,0 Prozent verstärken und dieses Tempo im Verlauf von 2017 mit 1,8 Prozent nahezu halten.

Währungsschwankungen haben regelmäßig Auswirkungen auf die Finanzmärkte sowie die Im- und Exporte von Volkswirtschaften und beeinflussen so unmittelbar die Konjunktur.

Die erhebliche geldpolitische Lockerung der EZB als Impuls für die europäische Konjunktur ging mit einer kräftigen Abwertung des Euro einher. Dessen realer Außenwert hat seit dem Frühjahr 2014 effektiv um etwa 10 % abgenommen. Der bilaterale nominale Wechselkurs gegenüber dem US-Dollar ging sogar um rund 20 % zurück. Nach einer siebenjährigen Niedrigzinsphase verdichten sich laut Sachverständigenrat nunmehr in den Vereinigten Staaten die Anzeichen für eine bevorstehende Zinswende, welcher sich die Bank of England (BoE) anschließen könnte. Beide Zentralbanken, EZB und BoE, zögern jedoch bei der Umsetzung, dies könnte u.a. in der Furcht vor größeren Bewegungen auf den internationalen Kapital- und Währungsmärkten begründet sein. Im Zuge der Zinswende könnte sich die kräftige Aufwertung des US-Dollars sowie des britischen Pfunds fortsetzen.

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 Carrier, die vermehrt in Geschäftsfelder der Full Service Carrier vordringen, und durch eine Vielzahl neu gegründeter Low Cost Töchter von Legacy Carrier.

Die großen Low Cost Carrier Ryanair, easyJet, Norwegian und der IAG-Ableger Vueling wachsen weiter stark. Dabei steht auch Deutschland im Fokus dieser Anbieter. Auch die Lufthansa-Plattform

Eurowings wächst weiter und erhöht die Auswahl für Kunden. 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 und Sicherheitsstatistik sowie den Umfang des Serviceangebotes 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 Linienfluggesellschaften, sondern auch mit Bahn und Bus, deren Märkte weiter liberalisiert werden. Hier könnten sich negative Dynamiken im Kurzstreckenbereich einstellen.

Die Luftfahrt und Touristikbranche ist durch geopolitische Faktoren beeinflusst. Das Jahr 2015 war gekennzeichnet durch die geopolitischen Krisen im mittleren Osten und die dadurch hervorgerufenen Flüchtlingsströme, die die Europäische Union in touristischen Gebieten erreicht haben. Weiterhin hat eine Serie von terroristischen Anschlägen verschiedene Länder Europas und Nordafrikas erschüttert. Dies hatte einen Einfluss auf das Reiseverhalten der Kunden und hat das Geschäft der airberlin group negativ beeinflusst und kann dies auch weiterhin negativ beeinflussen.

Maßnahmen zur Risikominderung: Durch die Aufrechterhaltung der wichtigen strategischen Allianzen und Partnerschaften, die Gewinnung 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 ihre 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. Durch eine kontinuierliche Marktanalyse versucht die Gesellschaft frühzeitig auf potentielle Verschiebungen der Nachfrage zu reagieren.

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 Codesharing, 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 Luftfahrtallianz **oneworld**[®] und hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Codeshare-Vereinbarungen abgeschlossen. **oneworld**[®] ist dem Wettbewerb mit anderen Luftfahrtallianzen ausgesetzt, die zum Teil über größere Netzwerke verfügen. Zudem können andere Allianzen 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 die Mitgliedschaft von airberlin 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 ihren 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, Passagierrechte, Datenverarbeitung, 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 Entgelte an den deutschen Flughäfen 2015 insgesamt erhöht und auch zukünftig muss mit weiteren Erhöhungen gerechnet werden. Sowohl die Erhöhung der Entgelte, als auch die Anhebung von Luftsicherheitsgebühren an vielen deutschen Flughäfen sind dabei ein Kostenrisiko. Gesetzgeber beziehungsweise Regulierungsbehörden könnten zusätzliche operative oder sonstige Einschränkungen an Flughäfen auferlegen, wie z. B. eine Ausweitung von Nachtflugverboten, Auflagen zur 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, das Serviceangebot an

diesen Flughäfen unverändert aufrecht zu erhalten oder zu erhöhen, erschweren und könnten zu zusätzlichen Kosten für airberlin führen.

Auch im Bereich des Schadstoffausstoßes und dem damit verbundenen Emissionshandel insbesondere in Folge der aktuellen Verknappung von Zertifikaten durch sog. Backloading (siehe auch hierzu das Risiko unter „Emissionshandel“) könnte weiterhin mit Belastungen zu rechnen sein. Dies könnte einen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit sowie 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 Luftverkehrsvorschriften in Deutschland, in der Europäischen Union und auf internationaler Ebene sowie in bilateralen und multilateralen Verträgen in Zukunft vorgenommen werden oder welchen Einfluss solche Änderungen auf die Luftfahrtindustrie oder auf 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-Rechtsvorschriften, die Einfluss auf die Kosten der airberlin group haben können, in Revision. Darunter fallen unter anderem die Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004, die Antidumping- und Antisubventionsgrund-Verordnung (EG) Nr. 868/2004 und der Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwendung von Fluggastdatensätzen. Außerdem hat die Europäische Kommission den Entwurf eines sog. "Aviation Package" zur weitreichenden Neuregelung der internationalen Luftverkehrsbeziehungen vorgestellt. Dieser sieht umfassende Maßnahmen im Hinblick auf die interne Wettbewerbsfähigkeit der EU und der Regelung von Außenbeziehungen vor. Dazu gehören auch angestrebte Mandate zur Verhandlung von Luftverkehrsabkommen. Auf nationaler Ebene ist die Revision des Luftsicherheitsgesetzes zu nennen.

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 AIRWAYS DURCH EU KOMMISSION UND LBA

Die Europäische Kommission hatte im Jahr 2014 Prüfverfahren bezüglich der Eigentümerstruktur mehrerer Europäischer Luftfahrtunternehmen aufgenommen, so auch bezüglich der bestehenden Beteiligung von Etihad Airways an airberlin. 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 airberlin tatsächlich kontrolliert und somit airberlin 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 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 airberlin und Etihad Airways anstellen könnte.

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

CODESHARES MIT ETIHAD AIRWAYS

Im August 2014 wurde Etihad Airways vom deutschen Luftfahrtbundesamt (LBA) erstmalig darüber informiert, dass ein wesentlicher Teil der Codeshare-Strecken, die Etihad Airways als Marketing Carrier und airberlin als Operating Carrier betreiben und die in der Vergangenheit vom LBA genehmigt worden waren, künftig nicht mehr genehmigt werden würden. Hintergrund für die Ankündigung war eine Neuinterpretation der Regelungen des Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) seitens des LBA. Die Codeshare-Strecken für die Wintersaison 2014/2015 und Sommersaison 2015 wurden letztendlich vom LBA genehmigt. Für die Wintersaison 2015/2016 hat das LBA jedoch die in Frage stehenden Codeshare-Strecken nur bis zum 15. Januar 2016 genehmigt, weswegen Etihad Airways im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes beim Verwaltungsgericht Braunschweig Antrag auf Genehmigung aller beantragten Strecken für die gesamte Wintersaison 2015/2016 eingereicht hat. Der Antrag wurde vom Verwaltungsgericht Ende 2015 als unbegründet zurückgewiesen. Im Berufungsverfahren hat das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht am 14. Januar 2016 das LBA letztendlich angewiesen, für die Mehrheit der beantragten Strecken für die verbleibende Wintersaison die vorläufige Genehmigung zu erteilen. Obgleich die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts formal nur im Hinblick auf den Winterflugplan 2015/2016 Anwendung findet, fußt die in der Entscheidung angeführte rechtliche Begründung auf einer allgemeinen Interpretation des anwendbaren Luftverkehrsabkommens. Am 15. März 2016 hat das LBA die Genehmigung für alle von Etihad Airways für den Sommerflugplan beantragten Codeshare-Strecken erteilt, einschließlich der Strecken, deren Genehmigung das Oberverwaltungsgericht für den vorangegangenen Winterflugplan angewiesen hatte. Gleichwohl kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass das LBA diese Codeshare-Strecken in Zukunft nicht genehmigt. Wenn das LBA alle oder einen Teil der

Codeshare-Strecken in Zukunft nicht genehmigt, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Finanz- und Ertragslage der airberlin group haben.

Maßnahmen zur Risikominderung: Sollte das LBA alle oder einen Teil der Codeshare-Strecken in Zukunft nicht genehmigen, werden airberlin und Etihad Airways – aufsetzend auf der vom Oberverwaltungsgericht in seiner Entscheidung angeführten rechtlichen Begründung – geeignete rechtliche Schritte unternehmen.

LUFTVERKEHRSTEUER

Als deutsche Fluggesellschaft ist airberlin von der seit dem 1. Januar 2011 erhobenen Luftverkehrsteuer überproportional betroffen. Da die Luftverkehrsteuer 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 in 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 Luftverkehrsteuer 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 Luftverkehrsteuer nicht gegen das Grundgesetz verstößt. Die Steuer sei zur Finanzierung des Staatshaushalts und als Instrument für den Klimaschutz gerechtfertigt. Sowohl airberlin als auch NIKI Luftfahrt GmbH haben Klage gegen das Luftverkehrssteuergesetz erhoben, welche vom Bundesfinanzhof (BFH) im Dezember 2015 jedoch in der Revisionsinstanz abgewiesen wurde. Die Hoffnungen auf eine schnelle Abschaffung der Luftverkehrsteuer haben sich nicht erfüllt. Während andere europäische Staaten die negativen Effekte einer solchen Steuer erkannt haben und diese nicht eingeführt oder bald wieder abgeschafft haben, hält Deutschland weiterhin an der Steuer fest. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) teilte im Oktober 2015 lediglich eine Absenkung der Steuersätze für das Jahr 2016 um 1,64 Prozent mit.

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

LUFTVERKEHRSKONZEPT

Im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung heißt es: "Wir werden den Luftverkehrstandort Deutschland stärken und setzen uns für den Erhalt seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit ein. Bei der Einführung von fiskal- oder ordnungspolitischen Maßnahmen im Luftverkehr werden wir auf ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis achten." Auf Grundlage dieser Zielsetzung für die deutsche Luftverkehrspolitik hat sich das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur zum Ziel gesetzt, in der aktuellen Legislaturperiode ein Luftverkehrskonzept für Deutschland zu präsentieren. Grundlage für die Erarbeitung des Luftverkehrskonzeptes ist ein

umfassendes Grundlagengutachten, welches durch ein Konsortium unabhängiger Forschungsinstitute erarbeitet wurde. Das Luftverkehrskonzept wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 erscheinen und die Grundlage für die künftige Luftverkehrspolitik der Bundesregierung darstellen.

Bei der Erarbeitung des Grundlagengutachtens waren verschiedene Interessengruppen beteiligt. Die aus dem Gutachten abgeleiteten Handlungsempfehlungen könnten bei Umsetzung in einem Luftverkehrskonzept direkte oder indirekte Konsequenzen für airberlin haben. Wenngleich das Konzept der Bundesregierung den Luftverkehrsstandort Deutschland stärken soll, könnten einzelne Zielsetzungen auch negative Folgen für airberlin haben, die letztlich mit zusätzlichen Regulierungen und Kosten verbunden wären.

Maßnahmen zur Risikominderung: An der Erstellung des Grundlagengutachtens waren die Luftverkehrsverbände über beratende Arbeitsgremien beteiligt. airberlin setzt sich – in Zusammenarbeit mit den zuständigen Verbänden – im Rahmen der Erstellung des Luftverkehrskonzeptes für finanzielle Entlastungen ein.

FLUGSICHERUNG

Eine Herausforderung für die Luftfahrtbranche stellen zudem die Restriktionen der europaweit uneinheitlichen Flugsicherung dar. Die daraus resultierenden Engpässe führen immer noch zu Umwegen, Verspätungen, einem erhöhten Treibstoff- und Emissionsausstoß sowie zu erheblichen Wartezeiten. Dies resultiert in 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. Nur wenige EU-Staaten sind bislang bereit, in diesem Bereich nationale Souveränität aufzugeben und eng mit den Flugsicherungsorganisationen der Nachbarstaaten zusammenzuarbeiten.

Der aktuelle Entwurf der Europäischen Kommission zum Aviation Package erhöht jedoch den Druck auf die EU-Mitgliedsstaaten, das Single-European-Sky-Projekt in die Tat umzusetzen. Die Effizienzgewinne eines einheitlichen Europäischen Luftraumes wären signifikant. Umwelt, Verbraucher und Luftverkehrsunternehmen profitierten gleichermaßen von der Zusammenführung aktueller Lufträume mit einer gleichzeitig zentral organisierten Flugsicherung für den gesamten Europäischen Luftraum.

Maßnahmen zur Risikominderung: Der im letzten Jahr von der Deutschen Flugsicherung (DFS) angekündigte Preissprung i.H.v. ca. 30 Prozent konnte letztendlich durch langwierige Verhandlungen auf politischer Ebene verhindert werden. Für die Gebühren der DFS konnte somit in 2016 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Absenkung erreicht werden.

Für die Jahre 2015 bis 2019 ist das Niveau der Flugsicherungsgebühren durch einen europäischen regulatorischen Rahmen vorgegeben. Dies verhindert somit signifikante Kostenanhebungen. Allerdings können Risiken wie geringere Verkehrsmengen oder unvorhersehbare zusätzliche Kosten seitens der Flugsicherungsdienstleister zum Teil an die Luftraumnutzer weitergegeben werden.

EMISSIONSHANDEL

Die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) erhöht die Kosten für die betroffenen Fluggesellschaften und hat einen Einfluss auf die Wettbewerbssituation. Durch die bis zum Jahr 2016 geltende Aussetzung der Berichts- und Abgabepflichten für Flüge, die außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beginnen oder enden (sog. „Stop-the-Clock“-Resolution), sind Fluggesellschaften, die (wie die Mitglieder der airberlin group) vorwiegend innerhalb des EWR operieren, stärker durch die emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen belastet als Wettbewerber, die ausschließlich außerhalb oder in geringem Maße innerhalb des EWR operieren.

Im Rahmen des Verhandlungsprozesses über globale marktbasierende Maßnahmen zur Minderung der Luftverkehrsemissionen auf Ebene der International Civil Aviation Organization (ICAO) soll im Jahr 2016 eine globale Emissionshandelslösung gefunden werden, die voraussichtlich im Jahr 2020 in Kraft treten wird. Wie das EU-Emissionshandelssystem ab 2017 ausgestaltet werden soll, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch offen.

Die in der dritten Handelsperiode (2013 bis 2020) beschlossene Verschiebung der Versteigerung von Emissionszertifikaten (sog. Backloading) für die Jahre 2014 bis 2016 sowie die eingeführte Marktstabilitätsreserve, die ab 2019 zusätzlich die Überschussmenge an Emissionszertifikaten am Markt reduzieren soll, könnte das Preisrisiko aus den emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen der airberlin group erhöhen.

Maßnahmen zur Risikominderung: Die airberlin group setzt sich auch weiterhin sowohl in direkten politischen Gesprächen als auch bei den nationalen und Brüsseler Luftverkehrsverbänden für eine globale marktbasierende Maßnahmenlösung ein, um dem Risiko eines europäischen Alleingangs entgegen zu wirken.

Auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften erhalten Fluggesellschaften kostenlos eine bestimmte Anzahl an Emissionszertifikaten auf Basis ihrer historischen Emissionen und ihres Anteils am Gesamtluftverkehr zugeteilt. Zur Erfüllung der emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen hat die airberlin group für den nicht kostenfrei zugeteilten Anteil an Emissionszertifikaten Sicherungsgeschäfte getätigt und sich für das Jahr 2015 mit einer ausreichenden Anzahl an Emissionszertifikaten, deren physische Abgabe auf den 30. April 2016 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 werden ein gruppenweites Treasury-Management-System und zur Steuerung der Risiken aus Preisänderungen bei Treibstoff und Emissionszertifikaten innerhalb des bestehenden Risiko-Management-Systems ein separates Commodity Management System eingesetzt. Dabei erfolgt neben der Darstellung aller Grundgeschäfte und der entsprechend revolvierend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte eine umfassende Kalkulation der marktgerechten Bewertung und Effektivität der eingegangenen Sicherungsbeziehungen. 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: Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Vorgaben zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren und unterstützen. Um das Finanzierungsrisiko für den Erwerb von Flugzeugen zu minimieren, sichert sich airberlin die Finanzierung weit im Voraus vor den Auslieferungsterminen unter Berücksichtigung der individuellen Marktgegebenheiten ab.

RESTRUKTURIERUNG

Die Gesellschaft hat 2014 ein umfassendes Restrukturierungsprogramm erarbeitet. Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms hat die Gesellschaft u.a. ihr Netzwerk fokussiert, das Angebot von Zusatzleistungen erhöht und weitere Kostenoptimierungen definiert. 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.

FINANZIERUNGSRIKEN 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.

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 Flughafenbetreibergesellschaft weiterhin verzögert bis mindestens in die zweite Jahreshälfte 2017, muss der bisherige und kleinere Flughafen Berlin Tegel (TXL), der bereits eingeschränkt ist und an der Kapazitätsgrenze operiert, weiterhin genutzt werden. Das auf die Kapazität von BER 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 verschiedener Maßnahmen zielt darauf ab, die im Hinblick auf Kapazität und Infrastruktur bestehenden Beschränkungen am TXL Flughafen zu minimieren. airberlin hält ständigen Kontakt zum Flughafenmanagement und steuert darüber hinaus fortlaufend Maßnahmen zur Performanceverbesserung mit Betreibergesellschaft und Handling Partnern.

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 diesem 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. Für den Fall, dass es dennoch zu einem Zwischenfall kommt, hat die airberlin group Krisenpläne entwickelt. Darüber hinaus schult airberlin die Mitarbeiter laufend im Umgang mit Krisensituationen. Zusätzlich hat die airberlin group Versicherungskonzepte nach internationalen Standards in der Luftfahrtindustrie abgeschlossen.

SICHERHEIT (SECURITY)

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 auf ihre 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. Die fragile Sicherheitslage in Nordafrika und im Nahen Osten 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 im Besonderen 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 deren Entwicklung zu überwachen. Durch regelmäßige Sicherheitsanalysen und Sicherheitsüberprüfungen vor Ort werden die von der airberlin group angeflogenen 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 eine Vielzahl von Tarifverträgen 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 of Directors, der leitenden Angestellten und der Manager in Schlüsselpositionen ab. Ein 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 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 der Entstehung und einer möglichen Eskalation 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 bzw. einer Infektionskrankheit 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. Dabei stellen die zunehmende Vernetzung sowie der Einsatz neuer Produkte und Technologien die IT-Schutzziele vor große Herausforderungen. Um diese zu bewältigen, sind die Sensibilisierung und verantwortungsvolles Handeln der Anwender wichtige Bausteine.

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.

Verstoß gegen Compliance-Anforderungen

Compliance bedeutet die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie internen Richtlinien. Sie soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter sorgen. Wirksamkeit und Effektivität des airberlin Compliance Management Systems sind daher von zentraler Bedeutung für die airberlin group.

Die airberlin group ist als global agierendes Unternehmen in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend einer Vielzahl an Rechtsnormen und Rechtsprechungen, die es einzuhalten und zu monitoren gilt. Die airberlin group hat daher Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Verhinderung wirtschafts-kriminellen Handelns wie der Korruptionsprävention dienen sollen.

Die airberlin group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese resultieren insbesondere daraus, dass die airberlin group mitunter in stark von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist, im Rahmen von Allianzen und Partnerschaften mit Wettbewerbern oder potentiellen Wettbewerbern kooperiert und sich die Wettbewerbsverhältnisse auf bestimmten Flugrouten schnell ändern können.

Maßnahmen zur Risikominderung: Schwerpunkte der Compliance-Aktivitäten sind die Prävention von Compliance-Verstößen durch die Sensibilisierung der Mitarbeiter und das Schärfen eines Bewusstseins von anwendbaren Regeln, Gesetzen und Regularien, was durch verbindliche interne Regelungen in Form von Richtlinien und dem airberlin Verhaltenskodex unterstützt wird. Ein Ombudsmann-System steht zur Verfügung, um Arbeitnehmer dabei zu unterstützen, Verstöße gegen interne Richtlinien und Regeln aufzudecken.

Trotz der vorhandenen Prüfmechanismen und risikomindernden Maßnahmen sind in der Vergangenheit einzelne Verstöße vorgekommen und können auch zukünftig vorkommen.

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGE AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Entwicklung der Gesamtwirtschaft und der Luftfahrtbranche

DIE AUSSICHTEN FÜR DIE WELTWIRTSCHAFT

Die weltwirtschaftlichen Perspektiven haben sich seit Jahresbeginn 2016 spürbar eingetrübt. Insbesondere im Zuge der beschleunigten konjunkturellen Abschwächung in China und weiter sinkender Öl- und Rohstoffpreise haben große Wirtschaftsorganisationen wie IWF und OECD ihre Erwartungen für die Weltwirtschaft nach unten korrigiert. Während die OECD keine Belebung mehr erwartet und für das laufende Jahr von einem gegenüber dem Vorjahr unveränderten Weltwirtschaftswachstum ausgeht, wird sich die Weltwirtschaft aus Sicht des IWF im laufenden Jahr 2016 erholen. Das erwartete Realwachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) soll von 3,1 auf 3,4 Prozent ansteigen. Zuvor wurden allerdings noch 3,6 Prozent erwartet.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer werden laut IWF nach 4,0 Prozent in 2015 mit 4,3 Prozent im laufenden Jahr ein insgesamt leicht beschleunigtes Wachstum erzielen – allerdings fast ausschließlich aufgrund geringerer Rezessionstendenzen in Russland. Lateinamerika bleibt aus Sicht des IWF insgesamt in der Rezession, vor allem wegen der anhaltend sehr schwachen Entwicklung in Brasilien. Die bereits 2015 eingetretene Abschwächung des chinesischen Wirtschaftsbooms wird sich mit einer Rate von 6,3 Prozent in 2016 nach 6,9 Prozent im Vorjahr fortsetzen.

Auf die entwickelten Länder wird sich der kräftige Ölpreiskrückgang hingegen auch 2016 positiv auswirken und deren Wachstum stärken. In die gleiche Richtung wirkt die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken, obwohl sich in den USA inzwischen eine Zinswende abzeichnet. Die geldpolitischen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank in der ersten Märzhälfte haben die extrem expansive Ausrichtung ihrer Politik erneut bestätigt. Insgesamt erwartet der IWF in den Industrieländern 2016 ein Wachstum von 2,1 Prozent nach 1,9 Prozent im Vorjahr. Dabei wird den USA mit 2,6 Prozent nach 2,5 Prozent eine weiterhin höhere Dynamik zugestanden als der Eurozone, die – im Wesentlichen gestützt auf eine verbesserte Entwicklung in Deutschland (1,7 Prozent nach 1,5 Prozent), Frankreich (1,3 Prozent nach 1,1 Prozent) und Italien (1,3 Prozent nach 0,8 Prozent) – insgesamt mit 1,7 Prozent (Vorjahr: 1,5 Prozent) erneut ein spürbar geringeres Wachstum aufweist. Nach der kräftigen Belebung im Vorjahr wird Spanien 2016 mit 2,7 Prozent zwar etwas weniger stark, aber immer noch deutlich überdurchschnittlich zulegen. Mit 2,2 Prozent soll sich das Wachstum in Großbritannien stetig entwickeln.

Angesichts der anhaltend günstigen Arbeitsmarktlage und kräftiger Zuwächse der realen verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte bleibt die Deutsche Bundesbank bei ihrem optimistischen Ausblick für Deutschland. Trotz gewisser Bremswirkungen aus dem Export und einer nachlassenden Investitionstätigkeit könnte die deutsche Wirtschaft nach einem Plus des realen BIP um 1,7 Prozent in 2015 im laufenden Jahr mit 1,8 Prozent noch leicht stärker expandieren. Das Wachstum des saison-

und kalenderbereinigten realen BIP könnte sich im Verlauf des Jahres 2016 sogar auf 2,0 Prozent verstärken und dieses Tempo im Verlauf von 2017 mit 1,8 Prozent nahezu halten.

DIE INTERNATIONALE LUFTFAHRT IM JAHR 2016

Die Linienfluggesellschaften der IATA erwarten im laufenden Jahr eine Fortsetzung ihrer positiven Ertragsentwicklung. Wesentliche Einflussfaktoren sind unverändert die niedrigen Rohstoff- und damit Treibstoffpreise sowie eine steigende Nachfrage. Die IATA erwartet im laufenden Jahr einen globalen Anstieg der Passagierzahlen um 6,5 Prozent auf 3,78 Mrd. nach 3,55 Mrd. in 2015 und ein um 6,9 Prozent auf 7,06 Bill. nach 6,19 Bill. ausgeweitetes RPK-Aufkommen. Zum Anstieg der Passagierzahlen sollen ein gegenüber dem Vorjahr insgesamt höheres Weltwirtschaftswachstum und insbesondere weiter fallende Durchschnittspreise beitragen, die die Attraktivität des Fliegens erhöhen. Nach einem kräftigen Rückgang der Erlöse aus dem Tourismusgeschäft im letzten Jahr (-5,7 Prozent) sollen diese im laufenden Jahr wieder leicht um 1,5 Prozent zulegen. Die Erlöse pro PAX werden 2016 hingegen dem langjährigen Trend folgen und weiter fallen: mit 375 USD nach 407 USD im Vorjahr um knapp acht Prozent, so die IATA. 2015 waren sie sogar um fast 14 Prozent zurückgegangen. Gegenüber dem Jahr 1995 läge das diesjährige Niveau damit um 61 Prozent niedriger.

Bei einer Nettozunahme der gesamten Flotte der IATA-Gesellschaften um rund 900 auf nahezu 27.900 Maschinen (+3,9 Prozent) und einem Anstieg der Kapazität um 5,9 Prozent auf 4,0 Millionen Sitzplätze bzw. um 7,1 Prozent bei den ASK wird ein leichter Rückgang der Auslastung von 80,6 Prozent auf 80,4 Prozent erwartet. Für Europa geht die IATA von der folgenden Entwicklung aus: Das Wachstum der ASK beschleunigt sich 2016 auf 7,1 Prozent nach 5,5 Prozent im Vorjahr und der Zuwachs der RPK wird mit 5,9 Prozent nach 5,8 Prozent nur unterdurchschnittlich ausfallen. Entsprechend wird die Auslastung auch in Europa leicht von 67,1 Prozent auf 67,0 Prozent zurückgehen.

Auf der Kostenseite wird der kräftige Windfall des vergangenen Jahres 2016 zwar auslaufen, der Kostenauftrieb aber dennoch deutlich unterdurchschnittlich ausfallen. Der starke Ölpreyrückgang hatte beim Preis pro Barrel Kerosin 2015 eine Senkung um 41 Prozent bewirkt. Im laufenden Jahr soll der Kerosinpreis nur noch vergleichsweise leicht um 5,8 Prozent fallen. Da der Verbrauch im Zuge des erhöhten Verkehrsaufkommens um 3,7 Prozent steigen wird und auch die sonstigen Aufwendungen knapp zehn Prozent höher ausfallen werden, wird bei den Gesamtkosten von einem Anstieg um 0,5 Prozent ausgegangen.

Da die Erlöse gleichzeitig um 0,9 Prozent zulegen sollen, wird bei den operativen Erträgen mit einer Ausweitung um 8,2 Prozent gerechnet. Die Fluggesellschaften sollen damit 2016 auf der EBIT-Ebene eine Marge von 8,2 Prozent nach 7,7 Prozent im Vorjahr erreichen. Bei den Nettoergebnissen erwartet der Verband eine Zunahme auf insgesamt 36,3 Mrd. USD nach 33,0 Mrd. USD im Vorjahr. Die Nettomarge steigt damit von 4,6 Prozent auf 5,1 Prozent. Bei den europäischen Airlines wird von einer Ausweitung der Nettogewinne von 6,9 Mrd. USD auf 8,5 Mrd. USD ausgegangen. Die Nettomarge würde damit von 5,3 Prozent im Vorjahr auf 6,4 Prozent im laufenden Jahr steigen.

PROGNOSEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016

Noch anstehende Maßnahmen des laufenden Restrukturierungsprogramms umfassen unter anderem die Prüfung von Outsourcing-Lösungen und weitere Effizienzmaßnahmen insbesondere in den operativen Bereichen. Parallel zum sukzessiven Auslaufen der mit dem Restrukturierungsprogramm verbundenen Aufwendungen, den positiven Auswirkungen der anhaltend niedrigen Treibstoffpreise sowie weiter steigenden Durchschnittserlösen liegt der Fokus unverändert auf der nachhaltigen Verbesserung von Kosten- und Organisationsstrukturen. Die weitere Entwicklung wird zudem unterstützt durch die Entscheidung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts Anfang des Jahres möglich gewordene Fortführung von Codeshareflügen mit unserem strategischen Partner Etihad Airways.

Die wesentlichen Risiken dieser Prognose liegen in den kaum prognostizierbaren Folgen der zahlreichen Terroranschläge in der jüngeren Vergangenheit. Dies betrifft insbesondere das Buchungsverhalten im Tourismusbereich. airberlin sieht sich mit ihrer starken Wettbewerbsposition im westlichen Mittelmeer in einer vergleichsweise vorteilhaften Lage, da vor allem die Ferienbuchungen der letzten Monate eine starke Verschiebung in diese Region aufweisen.

Kunden- und Serviceorientierung sowie die konsequente Positionierung als nationaler und internationaler Netzwerk Carrier und die Zusammenarbeit mit Etihad Airways und deren Partnerfluggesellschaften werden auch 2016 unverändert klar im Fokus des Marktauftritts der airberlin group stehen. Die im Vorjahr gestartete Produktoffensive wird daher im laufenden Geschäftsjahr fortgesetzt.

So wird das Netzwerk auf der Langstrecke mit dem Sommerflugplan 2016 mit neuen und zusätzlichen täglichen Direktverbindungen, unter anderem an die US-West- und Ostküsten sowie in die Karibik, maßgeblich ausgebaut. Von den beiden airberlin HUBs Berlin und insbesondere Düsseldorf aus werden dann rund neunzig Langstreckenziele angeboten.

Auf der Mittelstrecke wird, in Zusammenarbeit mit dem Partner Alitalia, das Italien-Angebot erweitert. Die Frequenzen von und nach Palma de Mallorca werden weiter verdichtet: Mit dem Sommerflugplan 2016 verbindet airberlin die Mittelmeerinsel und die DACH-Region mit bis zu 500 Flügen pro Woche. Damit stärken wir die Marktführerschaft in Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca wesentlich und untermauern unsere starke Positionierung in anderen wichtigen Zielmärkten in der DACH-Region.

In die Gruppe der strategischen Etihad Airways Partners (EAP) wird airberlin ihre Stärken einbringen und mit den Partnern bündeln, wobei Effizienzsteigerungen und die Zusammenführung gleicher Aufgaben im Vordergrund stehen. Zudem wird das airberlin Netzwerk mit den beiden HUBs Berlin und Düsseldorf nahtlos in das globale EAP Netzwerk integriert. Die Anbindung an den internationalen Hub Abu Dhabi unseres strategischen Partners Etihad Airways wird dabei weiter intensiviert.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES KONZERNS

Das im Geschäftsjahr 2014 in die Wege geleitete umfassende Restrukturierungsprogramm wird fortgeführt. Das Board of Directors erwartet, dass nach vollständiger Umsetzung dieses Restrukturierungsprogramms die airberlin group in der Lage sein wird, nachhaltig die Gewinnzone zu erreichen. Hierzu sollten auch die schon im Geschäftsjahr 2015 aus der Neupositionierung von airberlin als Netzwerk Carrier mit innovativen Produktangeboten auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke deutlich sichtbar gewordenen positiven Auswirkungen auf Auslastung und Durchschnittserlöse weitere wesentliche Beiträge liefern. 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

15. Januar 2016: Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg entscheidet, dass 26 der 31 zur Diskussion gestandenen Codeshare-Strecken mit Etihad Airways für den Winterflugplan durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu genehmigen sind.

25. Januar 2016: Etihad Airways gewährt der Gesellschaft ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 75.000.000 EUR.

1. März 2016: Die grundsätzliche Neuausrichtung im Management Team von airberlin ist weitestgehend abgeschlossen. Mit Neil Mills als neuen Chief Strategy & Planning Officer (CSPO) und Oliver Iffert als neuen Chief Operations Officer (COO) holt sich airberlin zwei international erfahrene Topmanager an Bord. Marco Ciomperlik übernimmt die neu geschaffene Position des Director Group Synergies.

15. März 2016: Das Luftfahrt-Bundesamt genehmigt die im Januar 2016 vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg für den Winterflugplan genehmigten Codeshare-Verbindungen auch für den Sommerflugplan 2016.

15. April 2016: Oliver Lackmann wird neuer Geschäftsführer der österreichischen Tochtergesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH.

24. April 2016: Die Abu Dhabi Commercial Bank PJSC gewährt der Gesellschaft ein Darlehen in Höhe 726.425.000 AED. Das Darlehen wird durch Etihad Airways PJSC gesichert.

24. April 2016: Die National Bank of Abu Dhabi PJSC gewährt der Gesellschaft ein revolvinges Darlehen in Höhe 75.000.000 EUR. Das Darlehen wird durch Etihad Airways PJSC gesichert.



Stefan Pichler

Chief Executive Officer

GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Zusammensetzung des Board

Am 31. Dezember 2015 bestand das Board der Gesellschaft aus den folgenden neun Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman of the Board), James Hogan (Vice Chairman of the Board), Joachim Hunold, James Rigney, Ali Sabanci, Dr. Lothar Steinebach, Nicholas Teller, Andries van Luijk und Johannes Zurnieden sowie aus dem Executive Director Stefan Pichler. Die Gesellschaft plant im Geschäftsjahr 2016 einen weiteren Non-Executive Director zu bestellen. Im Jahr 2015 hat das Board 20 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 and Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 in die Gesellschaft eintrat, 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 und Dr. Alfred Tacke wurde zum unabhängigen Non-Executive Director ernannt. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 trat Dr. Alfred Tacke von seinem Amt als unabhängiger Non-Executive Director zurück.

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 Ernennungsausschuss zusätzliche Kandidaten für das Management Board. Der Chairman ist für die Leitung des Board verantwortlich und sorgt dafür, dass das Board seine Aufgaben effizient wahrnimmt, einschließlich der Kommunikation mit den Aktionären, Festlegung der Tagesordnung des Board und der Aufforderung an alle Boardmitglieder, in umfassender Art und Weise an den Aktivitäten und Entscheidungsprozessen des Board mitzuwirken.

NON-EXECUTIVE DIRECTORS UND UNABHÄNGIGKEIT

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

- ▶ konstruktives Hinterfragen 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 2015 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 Tacke (zum 31. Dezember 2015 aus dem Board ausgeschieden), 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 zehn Jahren angehören. Damit werden sowohl Herr Zurnieden als auch Herr Teller das im UK Corporate Governance Code festgelegte Kriterium hinsichtlich der Länge 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, insbesondere während der aktuellen Restrukturierungsphase. Es ist nicht zu erwarten, dass Herr Zurnieden und Herr Teller dem Board über das Jahr 2017 hinaus angehören werden. Herr Teller plant, zu gegebener Zeit im Laufe des Jahres 2016 von seinem Amt als Non-Executive Director zurückzutreten. Ferner ist das Board davon überzeugt, dass beide Herren weiterhin konstruktive Beiträge zu den Diskussionen des Board liefern werden, 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 15). 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 2015

Die im Berichtsjahr vom Board erörterten Themen umfassten unter anderem:

- ▶ die Positionierung und das Geschäftsmodell der Gesellschaft, einschließlich der weiteren Entwicklung des Streckennetzes und der Partnerschaften, insbesondere der Partnerschaft mit Etihad Airways und **oneworld**[®],
- ▶ die weitere Umstrukturierung des Streckennetzes der airberlin group, um die Position der Gesellschaft in ihren Kernmärkten zu stärken, nicht profitable Strecken zu streichen und das Angebot der airberlin group auf der Langstrecke zu verbessern, und
- ▶ die Umsetzung bestimmter Kapitalmarktmaßnahmen zur Finanzierung der Gesellschaft.

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, mit der diese Risiken überwacht, gesteuert und minimiert werden, ist auf den Seiten 73 bis 74 („Interne Kontrollen und Performance des Board“), 40 bis 56 („Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten“) sowie 75 bis 80 („Bericht des Prüfungsausschusses“) dargelegt.

Das Board überwacht in Zusammenarbeit mit dem Prüfungsausschuss die Risikomanagement- und interne Kontrollsysteme der Gesellschaft und der airberlin group und überprüft laufend ihre Effektivität. Die Überwachung und Überprüfung umfasst alle wesentlichen Steuerungsmechanismen, einschließlich der Überwachung der Finanzen, des operativen Geschäfts und der Compliance.

Darüber hinaus haben im Berichtszeitraum die leitenden Mitarbeiter gemeinsam mit Stefan Pichler, 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 2015 bestand das Management Board aus den folgenden sechs Mitgliedern: Chief Executive Officer Stefan Pichler, Chief Financial Officer Arnd Schwierholz, Chief Commercial Officer Julio Rodriguez, Chief Flight Operations Officer Oliver Lackmann, Chief Production Officer Marco Ciomperlik und Chief Human Resources Officer Dr. Martina Niemann.

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 and Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 in die Gesellschaft eintrat, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied. Herr Arnd Schwierholz wurde zum 1. April 2015 zum 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. Mai 2015 trat Herr Ahmelnmann von seinem

Amt als Chief Commercial Officer und Mitglied des Management Board zurück. Herr Julio Rodriguez übernahm zum 1. Juni 2015 das Amt des Chief Commercial Officer und trat in das Management Board ein. Im Februar 2015 trat Herr John Shepley von seiner interimistisch ausgeübten Funktion als Chief Strategy and Planning Officer zurück. Zum 1. Mai 2015 übernahm Herr Ciomperlik, der bis zu diesem Zeitpunkt die Position des Chief Restructuring Officer innehatte, die neu geschaffene Position des Chief Production Officer. Herr Ciomperlik hatte dieses Amt bis zum 1. März 2016 inne und übernahm zu diesem Zeitpunkt stattdessen die Rolle des Director Group Synergies. Ebenfalls zum 1. Mai 2015 übernahm Oliver Lackmann die neu geschaffene Position des Chief Flight Operations Officer und trat in das Management Board ein. Er hatte beide Positionen bis zum 1. März 2016 inne. Zum 15. April 2016 wurde Herr Lackmann zum Geschäftsführer und Accountable Manager der NIKI Luftfahrt GmbH bestellt. Mit Wirkung zum 1. März 2016 trat Herr Neil Mills in das Management Board ein und übernahm die Funktion des Chief Strategy and Planning Officer. Oliver Iffert trat ebenfalls zum 1. März 2016 in das Management Board ein und übernahm die Funktion des Chief Operations Officer.

In seiner Position als Chairman of the Management Board und CEO war Herr Pichler 2015 – im Rahmen der Vorgaben des Board – für die Führung, die operative Steuerung und das Performance-management 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 betriebliche Planung, die Richtlinien, Verfahren und die Budgets im Rahmen der Vorgaben des Board of Directors. Zudem beobachtet das Management Board die Wettbewerbssituation 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 Verantwortlichkeiten, Tätigkeiten und Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse sind nachfolgend in diesem Corporate Governance Bericht beschrieben.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Die Richtlinien des Prüfungsausschusses sind dokumentiert und vom Board genehmigt.

Der Bericht des Prüfungsausschusses findet sich auf den Seiten 75 bis 80.

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 der 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 2015 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, Andries van Luijk und Johannes Zurnieden.

Der Ausschuss hat im Jahr 2015 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, Qualifikationen, 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 in der Unterstützung des Engagements der airberlin group für Vielfalt ein 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 Suchprozesses vorgenommen. Die Gesellschaft hat keine Dienste eines unabhängigen professionellen Beratungsunternehmens für die Bestellung von Boardmitgliedern in Anspruch genommen.

DIE TÄTIGKEIT DES ERNENNUNGS-AUSSCHUSSES IN 2015

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2015 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 zur Beschlussfassung durch das 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 2015 bestand der Vergütungsausschuss aus Dr. Hans-Joachim Körber als Non-Executive Director sowie Nicholas Teller und Johannes Zurnieden als unabhängige Non-Executive Directors. Bis zur Bestellung eines weiteren unabhängigen Non-Executive Directors hat Dr. Hans-Joachim Körber als Chairman of the Board auch das Amt des Chairman des Vergütungsausschusses inne.

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. Mit Wirkung zum 12. März 2015 trat Herr Alfred Tacke dem Vergütungsausschuss als dessen Chairman bei. Zum 31. Dezember 2015 trat Herr Alfred Tacke von seinem Amt als unabhängiger 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 2015 hat der Vergütungsausschuss vier Sitzungen abgehalten. Der Vergütungsausschuss spricht gegenüber dem Board Empfehlungen bezüglich der Vergütung des Executive Directors und des Management Board aus, und zwar einschließlich Bonuszahlungen, möglichen 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 den jeweils 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 81 bis 92 enthält weitere Details zur Arbeit des Ausschusses.

FINANZAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2015 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 2015 hat der Ausschuss fünf 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 Beteiligungen, Veräußerung von Vermögenswerten oder Investitionen), 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 2015

Der Finanzausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2015 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.

Sitzungen des Board und der Ausschüsse

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

In der nachstehenden tabellarischen Übersicht ist die Teilnahme der Directors an den jeweiligen Sitzungen des Board und der Ausschüsse im Jahr 2015 im Einzelnen dargestellt:

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
Gesamtzahl der Sitzungen	20	9	3	4	5
Teilnahme an den Sitzungen					
Dr. Hans Joachim Körber Chairman of the Board, Non-Executive Director	20	NZ	3	4	5
Joachim Hunold Non-Executive Director	20	NZ	NZ	NZ	NZ
James Hogan Non-Executive Director, Vice-Chairman of the Board	6	NZ	0	NZ	NZ
Stefan Pichler* Executive Director, Chairman of the Management Board	20	NZ	NZ	NZ	NZ
James Rigney Non-Executive Director	8	NZ	NZ	NZ	4
Ali Sabanci Non-Executive Director	15	NZ	NZ	NZ	5
Alfred Tacke** Unabhängiger Non-Executive Director	16	9	NZ	2	NZ

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
Nicholas Teller Unabhängiger Non-Executive Director***	19	9	NZ	3	5
Johannes Zurnieden Unabhängiger Non-Executive Director***	17	NZ	2	3	NZ
Andries van Luijk Unabhängiger Non-Executive Director	19	NZ	1	NZ	NZ
Dr. Lothar Steinebach Unabhängiger Non-Executive Director	18	9	2	NZ	NZ

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

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

* Stefan Pichler trat in das Board als Executive Director mit Wirkung zum 1. Februar 2015 ein.

** Alfred Tacke trat mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 von seinem Amt als Non-Executive Director zurück.

*** Weitere Informationen hinsichtlich der Überprüfung der Unabhängigkeit der Herren Teller und Zurnieden durch das Board sind auf Seite 64 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.

Spenden an politische Parteien

Gemäß der auf der HV 2015 erteilten Ermächtigung hat die airberlin group im Einklang mit ihren bestehenden Richtlinien keine Spenden an politische Parteien oder sonstige Ausgaben für politische Zwecke getätigt. Die Definition des Companies Act 2006 in Bezug auf Spenden an politische Parteien (*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 2015 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.

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 die Teilnahme von Aktionären an der HV 2015 erneut durch die Bereitstellung eines Online-Abstimmungssystems für Aktionäre und Stimmrechtsbevollmächtigte über die Internetseite der Gesellschaft ermöglicht.

Bis Februar 2015 war Heinz-Peter Schlüter – und im Anschluss Lothar Steinebach – 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 und der 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.

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 Managementangelegenheiten 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 wendet freiwillig die Grundsätze (*principles*) des UK Corporate Governance Code an.

BERICHT DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES

Prüfungsausschuss

Am 31. Dezember 2015 bestand der Prüfungsausschuss aus den folgenden zwei unabhängigen Non-Executive Directors: Nicholas Teller und Dr. Lothar Steinebach (als Chairman des Ausschusses). Die Qualifikationen der jeweiligen Mitglieder des Prüfungsausschusses in 2015 sind auf den Seiten 7 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. Mit Wirkung zum 12. März 2015 trat Herr Alfred Tacke in den Prüfungsausschuss ein. Zum 31. Dezember 2015 trat Herr Tacke von seinem Amt als unabhängiger Non-Executive Director und seiner Funktion als Mitglied des Prüfungsausschusses zurück.

Sitzungen

Der Prüfungsausschuss trat im Jahr 2015 zu neun Sitzungen zusammen. 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 der 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 2015

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2015 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 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 zum Beispiel die Behandlung oder Erfassung latenter Steuern.
- ▶ Der Ausschuss hat zudem die möglichen finanziellen Auswirkungen der Diskussionen mit dem Luftfahrtbundesamt (LBA) hinsichtlich der Genehmigung bestimmter Codeshare-Strecken erörtert, die von Etihad Airways als vermarktendes und airberlin als durchführendes Luftfahrtunternehmen bedient werden. Die Mehrzahl dieser Codeshare-Strecken wurde im Januar 2016 in infolge der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg (OVG) genehmigt.
- ▶ 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. Die 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 2015 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 auf jährlicher Basis eine Entscheidungsgrundlage für eine Empfehlung für eine Wiederbestellung liefert.

Im Jahr 2015 hat die airberlin group folgende Beträge an KPMG gezahlt: 1,4 Mio. EUR für erbrachte Prüfungsleistungen, 0,4 Mio. EUR für Leistungen im Zusammenhang mit prüfungsrelevanten Leistungen und 0,3 Mio. EUR für prüfungsfremde Leistungen.

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 Prüfungsausschusses, 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 erfolgter Umsetzung in der EU und in Deutschland nunmehr 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 2016 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 Prüfungsausschusses

27. April 2016

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 bis zur Bestellung eines weiteren unabhängigen Non-Executive Directors im Jahr 2016 freue ich mich, der Chairman of the Board, Ihnen den Bericht über die Vergütung der Directors für das zum 31. Dezember 2015 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 2015 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 2016 zu einer Konsultativabstimmung vorgelegt.

MITGLIEDER UND AUFGABEN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES

Zum 31. Dezember 2015 bestand der Vergütungsausschuss aus den folgenden zwei unabhängigen Non-Executive Directors: Nicholas Teller und Johannes Zurnieden sowie dem Non-Executive Director Dr. Hans Joachim Körber. Die Biographien der Mitglieder des Vergütungsausschusses sind auf den Seiten 7 bis 9 dargestellt. Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2015 vier Sitzungen abgehalten.

Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2015 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 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 and 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 2015 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 2015 seine Aufgaben wahrgenommen hat, ist auf der Seite 84 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](http://airberlins.investorrelations.com) ir.airberlin.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

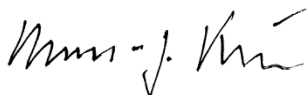
Mit Wirkung zum 1. Februar 2015 trat Herr Prock-Schauer von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Zum gleichen Zeitpunkt übernahm Herr Stefan Pichler beide Positionen. Herr Prock-Schauer nahm seine frühere Funktion als Chief Strategy and Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 in die Gesellschaft eintrat, 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 and Planning Officer wurde vereinbart, dass Herr Prock-Schauer in seiner Funktion als Chief Strategy and 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. 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. Als Teil seines Beitrags zur Umstrukturierung der airberlin group hat Stefan Pichler auf 10 Prozent (10%) seines Grundgehalts für den Zeitraum von März 2016 bis Februar 2017 verzichtet. Herrn Stefan Pichler wurde kein Bonus gewährt.

ENGAGEMENT

Der Vergütungsausschuss wird sich bei der Umsetzung der Richtlinie und bei der Verfolgung der in der Richtlinie aufgeführten Ziele weiterhin und kontinuierlich für einen transparenten und offenen Dialogen mit Aktionären einsetzen und die Ergebnisse der Abstimmungen der Aktionäre genau beobachten. Der Vergütungsausschuss wird weiterhin das Feedback, das er von den Aktionären und anderen Stakeholdern erhält, bewerten und freut sich auf den fortgesetzten Dialog im Jahr 2016. Der Vergütungsausschuss ist unverändert der Auffassung, dass sein Vergütungsansatz im Einklang mit der Geschäftsstrategie der Gesellschaft und dem Ziel steht, den Shareholder Value zu optimieren. Wir danken Ihnen für Ihre fortgesetzte Unterstützung.



Dr. Hans Joachim Körber

Im Namen des Vergütungsausschusses, Chairman of the Board of Directors

27. April 2016

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 2015 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) Der 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 der Executive Directors, die im Jahr 2015 dem Board angehörten, ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Name	Bruttogrundgehalt in 2015 (EUR)
Wolfgang Prock-Schauer	800.000
Stefan Pichler	950.000

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 and Planning Officer wieder auf, in der er ursprünglich tätig war, als er 2012 in die Gesellschaft eintrat, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied.

Sofern die festgelegten Benchmarks erreicht werden, können die Executive Directors, die im Jahr 2014 dem Board angehörten, einen Jahresbonus erhalten, der vom Vergütungsausschuss festgelegt wird. Solche Boni sind der Höhe nach auf einen vom Ausschuss festgelegten Höchstbetrag begrenzt. Die Bonuszahlungen verfolgen 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.

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 Herrn Prock-Schauer für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 kein Bonus oder anderweitige variable Vergütung gewährt. 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 1,1 Mio. EUR brutto erhalten.

Herrn Pichler wurde für das Geschäftsjahr 2015 keine über die vertraglich garantierte Mindesthöhe von 400.000 EUR hinausgehende variable Vergütung gewährt. Die vom Vergütungsausschuss festgesetzte und/oder in Herrn Pichlers Dienstvertrag vereinbarte variable Vergütung wird in bar ausbezahlt.

DIENSTVERTRÄGE

Wolfgang Prock-Schauers Dienstvertrag, dem Executive Director der Gesellschaft bis zum 1. Februar 2015, beinhaltet eine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von einem Jahr nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags. Aufgrund dieser Verpflichtung hatte Wolfgang Prock-Schauer 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 and Planning Officer mit Wirkung zum 1. Februar 2015 wurde vereinbart, dass dieses Wettbewerbsverbot mit Wirkung zum 1. Februar 2015 aufgehoben wurde.

Stefan Pichlers Dienstvertrag, dem Executive Director der Gesellschaft seit dem 1. Februar 2015, beinhaltet ebenfalls eine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von sechs Monaten nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags.

SONSTIGE LEISTUNGEN

Stefan Pichler, seit dem 1. Februar 2015 der Executive Director der Gesellschaft, erhielt von der Gesellschaft ein Telefon, einen Pkw und Telekommunikationsgeräte. Außerdem hatte Stefan Pichler sowie seine Frau und seine Kinder bis zum Alter von 24 Jahren Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Flugtickets bei Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden. Stefan Pichler 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 Pichler hatte im Jahr 2015 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 2015 gegenüber dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2014 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	+25,6%	+4,6%
Steuerpflichtige Leistungen	+6,9%	-6,6%
Kurzfristige Anreize	0% ¹	55,51% ²
Sonstige Leistungen: geschätzter Gesamtwert an erhaltenen geldwerten Leistungen, die Bezüge darstellen	900%	0%

1 2015 und 2014 wurden keine kurzfristigen Anreize gewährt.

2 2014 wurden Vertriebsanreize für 67 Mitarbeiter gewährt (und Anfang 2015 ausgezahlt), während 2015 für 38 Mitarbeiter Vertriebsanreize gewährt (und Anfang 2016 ausgezahlt) werden.

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 2016 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 und Zurnieden haben entschieden, dass sie für 2015 auf diese Honorare

vollständig verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsleistungen.

AKTIENBESITZ DER DIRECTORS (PRÜFUNGSFLICHTIGE ANGABEN)

Die folgende Tabelle zeigt detailliert den aktuellen Aktienbesitz der Directors zum 31. Dezember 2015:

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

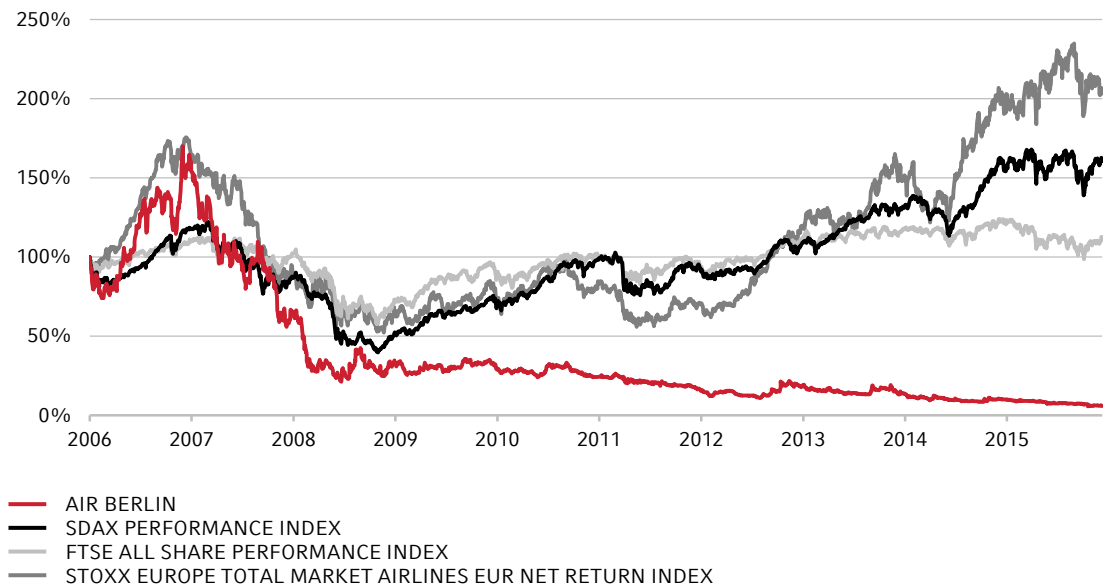
* einschließlich aller Aktien, die von verbundenen Personen im Sinne von Paragraph 252 des Companies Act 2006 gehalten werden.

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.

DIE AKTIENRENDITE DER AIRBERLIN AKTIE VERSUS SDAX, STOXX TOTAL MARKET AIRLINES INDEX UND FTSE ALL SHARE INDEX



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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gesamtvergütung (in TEUR)	1.205	4.805	1.083	1.057	830	1.046
STI – Kurzfristige Anreize (Auszahlung in % des Maximalbetrags)	12	0	0	0	0	0
LTI – Langfristige Anreize (Auszahlung in % des Maximalbetrags) ¹	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ	0

„NZ“ steht für nicht zutreffend.

1 2015 wurden keine langfristigen Anreize gewährt.

RELATIVE BEDEUTUNG DER AUSGABEN FÜR VERGÜTUNG

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

TEUR (mit Ausnahme der durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl)	2015	2014	Prozentuale Veränderung
Personalaufwand	589.304	524.479	12,4%
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	9.065	8.612	5,3%
Umsatz	4.081.756	4.160.154	-1,9%
Betriebsergebnis	-306.953	-293.767	-4,5%
Ergebnis vor Ertragsteuern	-430.668	-378.862	-13,7%
Periodenergebnis	-446.636	-376.669	-18,6%
Dividende	0	0	

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

VERGÜTUNG DER DIRECTORS (PRÜFUNGSPFLICHTIGE ANGABEN)

Im Jahr 2015 erhielten die Directors folgende Vergütungen: Die Herren Rigney, Hogan und Zurnieden haben entschieden, auf ihre Vergütung für 2015 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 2015 erhielten die Directors folgende Vergütungen:

TEUR	Grundgehalt und bezahlte oder ausstehende Honorare		Steuerpflichtige Leistungen ⁸		Kurzfristige Anreize	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Executive Directors:						
Wolfgang Prock-Schauer ^{1,2}	134	800	4	29	0	0
Stefan Pichler ³	871	0	27	0	0	0
Bezüge insgesamt	1.005	800	31	29	0	0
Non-Executive Directors:						
Dr. Hans-Joachim Körber	179 ¹⁰	179 ¹⁰	4	3	0	0
Joachim Hunold	60 ¹⁰	60 ¹⁰	4	7	0	0
Ali Sabanci	50	0 ⁵	0	0	0	0
Heinz-Peter Schlüter ^{4,6}	15 ¹⁰	89 ¹⁰	1	2	0	0
Nicholas Teller ⁴	89 ¹⁰	89 ¹⁰	1	2	0	0
Johannes Zurnieden ⁴	0 ⁵	0 ⁵	0	0	0	0
James Hogan	0 ⁵	0 ⁵	0	0	0	0
James Rigney	0 ⁵	0 ⁵	0	0	0	0
Lothar Steinebach ⁴	89 ¹⁰	89 ¹⁰	1	1	0	0
Andries B. van Luijk ⁴	50	50	0	0	0	0
Alfred Tacke ^{4,7}	74 ¹⁰	0	0	0	0	0
Bezüge insgesamt	606	556	11	15	0	0

- 1 Wolfgang Prock-Schauer war alleiniger Executive Director des Board und Chief Executive Officer, bis er am 1. Februar 2015 in diesen Funktionen von Stefan Pichler abgelöst wurde. Ab dem 1. Februar 2015 nahm Wolfgang Prock-Schauer seine frühere Funktion als Chief Strategy and Planning Officer wieder auf, bis er am 28. Februar 2015 aus der Gesellschaft ausschied.
- 2 Zusätzlich hat Herr Prock-Schauer gemäß einer im Februar 2015 geschlossenen Aufhebungsvereinbarung eine Abfindung von 1,1 Mio. EUR brutto erhalten.
- 3 Trat zum 1. Februar 2015 in das Board ein.
- 4 Unabhängiger Non-Executive Director.
- 5 Der jeweilige Director hat auf seine Vergütung für das jeweilige Jahr vollständig verzichtet.
- 6 Trat am 10. Februar 2015 von seinem Amt zurück.
- 7 Trat zum 10. Februar 2015 in das Board ein und mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 von seinem Amt zurück.
- 8 Dienstwagen, Krankenversicherung, Anspruch auf ermäßigte bzw. kostenfreie Beförderung auf Flügen.
- 9 Übernahme von Telefonkosten und Auslandskranken-, Unfall- und Gepäckversicherung.
- 10 Einschließlich 19% Umsatzsteuer

Langfristige Anreize		Sonstige Leistungen ⁹		Gesamt	
2015	2014	2015	2014	2015	2014
0	0	0	1	138	830
0	0	10	0	908	0
0	0	10	1	1.046	830
0	0	0	0	183	182
0	0	0	0	64	67
0	0	0	0	50	0
0	0	0	0	16	91
0	0	0	0	90	91
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	90	90
0	0	0	0	50	50
0	0	0	0	74	0
0	0	0	0	617	571

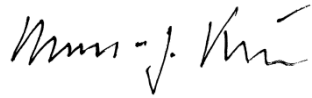
ABSTIMMUNG BEI DER HV 2015

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Konsultativabstimmung in Bezug auf den Bericht 2013 über die Vergütung der Directors auf der Hauptversammlung am 23. Juni 2015.

	Gesamtstimmzahl	In % der abgegebenen Stimmen
Dafür	59.667.664	99,3
Dagegen	396.270	0,7
Insgesamt abgegebene Stimmen (ohne Stimmenenthaltungen)	60.063.934	100
Stimmenenthaltungen*	710.950	
Insgesamt abgegebene Stimmen (mit Stimmenenthaltungen)	60.774.884	

* 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



Dr. Hans-Joachim Körber

Chairman of the Board im Namen des Vergütungsausschusses

27. April 2016

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: c/o Browne Jacobson LLP, 6 Bevis Marks, Bury Court, London, EC3A 7BA, 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 2015 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.

Änderungen in der Zusammensetzung des Board of Directors sind auf Seite 62 ff. dargestellt.

Die Seiten 95 bis 97 („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 2015 befinden sich auf Seite 15 des Geschäftsberichts.

SATZUNGSMÄßIGER SITZ

c/o Browne Jacobson LLP, 6 Bevis Marks, Bury Court, London, EC3A 7BA, United Kingdom

AKTIONÄRSREGISTERFÜHRER

Registrar Services GmbH, Mergenthalerallee 15-21, 65750 Eschborn, Deutschland; postalische Adresse: Postfach 1207, 65760 Eschborn, 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.

Berlin, 27. April 2016



Stefan Pichler

Chief Executive Officer

VERANTWORTLICHKEITSERKLÄRUNG DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES GESCHÄFTS- BERICHTS UND DES KONZERN- UND JAHRES- ABSCHLUSSES

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 in EU-Recht übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und dem anwendbaren Recht aufzustellen. Die Directors haben sich dazu entschieden, den Einzelabschluss der Gesellschaft auf der gleichen Basis zu erstellen.

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

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

Die Directors sind auch dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die die Geschäfte der Gesellschaft stets ausreichend erläutert und die die Finanzlage der Gesellschaft stets 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 Gesamtverantwortung 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.

Unternehmensfortführung (Going Concern)

Nach Durchführung von Untersuchungen haben die Directors die begründete Annahme, dass die Gesellschaft über entsprechende Ressourcen verfügt, um den Geschäftsbetrieb für die nächsten zwei Geschäftsjahre 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: Nach Kenntnis des Directors gibt es keine relevanten Informationen, von denen der Wirtschaftsprüfer der Gesellschaft keine Kenntnis hat, und 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 gemäß den Vorschriften des Paragraph 418 des Companies Act 2006 abgegeben und sollte in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften ausgelegt werden.

Der Geschäftsbericht auf den Seiten 2 bis 179 wurde am 27. April 2016 durch das Board of Directors genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben und wurde in Vertretung des Board of Directors unterzeichnet von:

Berlin, 27. April 2016



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, 27. April 2016

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 2015 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 103 bis 179, 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 95 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.

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 2015 sowie des Konzernergebnisses für das Jahr 2015
- ▶ 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

27. April 2016

JAHRESABSCHLUSS

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	1/15–12/15	1/14–12/14
Umsatzerlöse	20	4.081.756	4.160.154
Sonstige betriebliche Erträge	21	50.823	11.636
Materialaufwand und bezogene Leistungen	22	(3.064.255)	(3.124.364)
Personalaufwand	23	(589.304)	(524.479)
Abschreibungen und Wertminderungen	5,6	(45.984)	(96.950)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	(739.989)	(719.764)
Betriebliche Aufwendungen		(4.439.532)	(4.465.557)
Betriebsergebnis		(306.953)	(293.767)
Finanzaufwendungen	25	(89.948)	(99.733)
Finanzerträge	25	976	4.167
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	(31.529)	9.944
Finanzergebnis, netto		(120.501)	(85.622)
Ergebnis aus Equity Beteiligungen, nach Steuern	26	(3.214)	527
Ergebnis vor Ertragsteuern		(430.668)	(378.862)
Ertragsteuern	27	(15.968)	2.193
Ergebnis nach Ertragsteuern		(446.636)	(376.669)
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber		24.330	9.356
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC		(470.966)	(386.025)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	13	(4,04)	(3,31)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	13	(4,04)	(3,31)
Gesamtergebnisrechnung	Anhang	1/15–12/15	1/14–12/14
Ergebnis der Periode		(446.636)	(376.669)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		1.434	462
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		(84.543)	(155.892)
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust- Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		157.282	6.488
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	27	(1.860)	1.875
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		(1.475)	(5.788)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern		70.838	(152.855)
Gesamtergebnis		(375.798)	(529.524)
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber		24.330	9.356
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC		(400.128)	(538.880)

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	5	405.031	408.798
Sachanlagen	6	182.956	302.176
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	56.273	85.303
Latente Steueransprüche	27	0	16.835
Positiver Marktwert von Derivaten	29	0	8
Marktwert des Planvermögens, netto	14	176	709
Rechnungsabgrenzungen	10	52.768	49.117
Equity Beteiligungen	7	2.848	6.762
Langfristige Vermögenswerte		700.052	869.708
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	8	64.654	64.929
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	387.894	396.483
Positiver Marktwert von Derivaten	29	26.311	82.467
Rechnungsabgrenzungen	10	50.856	47.936
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	23.419	142.806
Bankguthaben und Kassenbestände	28	165.235	259.229
Kurzfristige Vermögenswerte		718.369	993.850
Bilanzsumme		1.418.421	1.863.558

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Passiva			
Eigenkapital			
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		(1.719.166)	(1.248.200)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern		(82.554)	(153.433)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	11	5.088	3.654
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	14	(10.451)	(8.976)
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		(1.125.072)	(724.944)
Gesamt Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	12	325.686	309.356
Gesamt Eigenkapital		(799.386)	(415.588)
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	28.748	89.961
Finanzschulden	16	980.877	639.967
Rückstellungen	15	6.203	6.095
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	54.406	37.201
Latente Steuerverbindlichkeiten	27	21.666	23.817
Negativer Marktwert von Derivaten	29	0	93
Langfristige Verpflichtungen		1.091.900	797.134
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	23.323	109.758
Finanzschulden	16	10.181	223.714
Ertragsteuerverbindlichkeiten		2.507	3.266
Rückstellungen	15	47.426	42.350
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	511.344	446.290
Negativer Marktwert von Derivaten	29	114.217	240.548
Rechnungsabgrenzungen		42.996	19.654
Erhaltene Anzahlungen	19	373.913	396.432
Kurzfristige Verpflichtungen		1.125.907	1.482.012
Bilanzsumme		1.418.421	1.863.558

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch das Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 27. April 2016; unterzeichnet für das Board of Directors:



Stefan Pichler
Chief Executive Officer

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

Zum 31. Dezember 2015

TEUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinn- rücklage und Jahres- ergebnis
Bilanz zum 31. Dezember 2013	29.273	435.085	597	217.056	(862.175)
Ausgabe von Hybridkapital					
Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern	0	0	0	0	0
Verlust der Periode					(386.025)
Sonstiges Ergebnis					
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(386.025)
Bilanz zum 31. Dezember 2014	29.273	435.085	597	217.056	(1.248.200)
Ausschüttungen an Hybridkapitalgeber					
Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern	0	0	0	0	0
Verlust der Periode					(470.966)
Sonstiges Ergebnis					
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(470.966)
Bilanz zum 31. Dezember 2015	29.273	435.085	597	217.056	(1.719.166)

Markt- bewertung der Sicherungs- instrumente nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen	Neubewertung der Pensions- verpflich- tungen	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen	Eigenkapital – den Hybrid- kapitalgebern zuzurechnen	Gesamt - Eigenkapital
(5.904)	3.192	(3.188)	(186.064)	0	(186.064)
				300.000	300.000
0	0	0	0	300.000	300.000
			(386.025)	(9.356)	(376.669)
(147.529)	462	(5.788)	(152.855)		(152.855)
(147.529)	462	(5.788)	(538.880)	9.356	(529.524)
(153.433)	3.654	(8.976)	(724.944)	309.356	(415.588)
				(8.000)	(8.000)
0	0	0	0	(8.000)	(8.000)
			(470.966)	24.330	(446.636)
70.879	1.434	(1.475)	70.838		70.838
70.879	1.434	(1.475)	(400.128)	24.330	(375.798)
(82.554)	5.088	(10.451)	(1.125.072)	325.686	(799.386)

Air Berlin PLC
KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG
für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Ergebnis der Periode		(446.636)	(376.669)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5,6	43.512	71.822
Wertminderung auf langfristige Vermögenswerte	6	2.472	25.233
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	21, 24	(30.088)	(713)
Abnahme (Zunahme) der Vorräte		275	(11.886)
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2.502	7.803
Abnahme (Zunahme) der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		58.050	(8.199)
Latenter Steueraufwand (Steuerertrag)	27	12.825	(3.788)
Zunahme der Rückstellungen		5.717	21.058
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		66.079	(32.982)
Zunahme (Abnahme) der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		12.125	(34.807)
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	31.529	(9.944)
Zinsaufwendungen	25	86.457	92.489
Zinserträge	25	(976)	(4.209)
Ertragssteueraufwendungen	27	3.143	1.595
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen	7	3.214	(527)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		(1.322)	301
Operativer Cashflow		(151.122)	(263.423)
Gezahlte Zinsen		(75.953)	(83.550)
Ausschüttung an Hybridkapitalgeber		(8.000)	0
Erhaltene Zinsen		668	1.813
Gezahlte Ertragsteuern		(3.492)	(2.025)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		(237.899)	(347.185)
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		(32.503)	(62.615)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	9	(39.498)	30.948
Ausgabe von Darlehen		(8.047)	0
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		278.929	68.016
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		198.881	36.349
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	16	(267.174)	(295.809)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	403.350	495.202
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	(1.184)	(10.326)
Tilgung von Finanzschulden	16	(195.888)	(154.070)
Ausgabe von Hybridkapital		0	300.000
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		(60.896)	334.997

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (FORTSETZUNG)

für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Veränderung von Nettzahlungsmitteln		(99.914)	24.161
Nettzahlungsmittel zu Beginn der Periode		259.180	223.006
Wechselkursbedingte Gewinne (Verluste) der Bankguthaben		5.944	12.013
Nettzahlungsmittel am Ende der Periode	28	165.210	259.180
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden		(25)	(49)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		165.235	259.229

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Beteiligungen an Tochterunternehmen	34b	1.260.007	1.165.018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		10.312	0
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	122.383	118.395
Darlehen an nahestehende Personen	34m	2.047	0
Marktwert des Planvermögens, netto	34h	0	677
Rechnungsabgrenzungen	34f	8.870	11.660
Langfristige Vermögenswerte		1.403.619	1.295.750
Kurzfristige Vermögenswerte			
Forderungen gegenüber Tochterunternehmen	34e	31.459	64.219
Positiver Marktwert von Derivaten		3.637	12.929
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		2.554	3.324
Rechnungsabgrenzungen	34f	4.712	4.693
Bankguthaben und Kassenbestände		270	3.738
Kurzfristige Vermögenswerte		42.632	88.903
Bilanzsumme		1.446.251	1.384.653

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	34g	29.273	29.273
Kapitalrücklage	34g	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		597	597
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(442.617)	(321.101)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		(5.785)	(3.785)
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		16.553	140.069
Gesamt Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen		325.686	309.356
Gesamtes Eigenkapital		342.239	449.425
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		600.558	467.732
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34i	138.085	137.602
Latente Steuerverbindlichkeiten	34c	2.553	250
Pensionsrückstellungen	34h	862	0
Negativer Marktwert von Derivaten		0	33
Langfristige Verpflichtungen		742.058	605.617
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		6.248	203.653
Ertragssteuerverbindlichkeiten		150	1.705
Rückstellungen		3.854	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		18.072	3.753
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	268.338	60.020
Negativer Marktwert von Derivaten		45.292	60.480
Erhaltene Anzahlungen		20.000	0
Kurzfristige Verpflichtungen		361.954	329.611
Bilanzsumme		1.446.251	1.384.653

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist genehmigt durch das Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 27. April 2016; unterzeichnet für das Board of Directors:



Stefan Pichler
Chief Executive Officer

Air Berlin PLC

EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2015

TEUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	Gewinnrücklage und Jahresergebnis	Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	Gesamt Eigenkapital
Bilanz zum 31. Dezember 2013	29.273	435.085	597	(167.869)	(1.277)	295.809	0	295.809
Ausgabe von Hybridkapital							300.000	300.000
Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern	0	0	0	0	0	0	300.000	300.000
Verlust der Periode				(153.232)		(153.232)	9.356	(143.876)
Sonstiges Ergebnis					(2.508)	(2.508)		(2.508)
Summe Gesamtergebnis				(153.232)	(2.508)	(155.740)	9.356	(146.384)
Bilanz zum 31. Dezember 2014	29.273	435.085	597	(321.101)	(3.785)	140.069	309.356	449.425
Ausschüttungen an die Hybridkapitalgeber							(8.000)	(8.000)
Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern	0	0	0	0	0	0	(8.000)	(8.000)
Verlust der Periode				(121.516)		(121.516)	24.330	(97.186)
Sonstiges Ergebnis					(2.000)	(2.000)		(2.000)
Summe Gesamtergebnis				(121.516)	(2.000)	(123.516)	24.330	(99.186)
Bilanz zum 31. Dezember 2015	29.273	435.085	597	(442.617)	(5.785)	16.553	325.686	342.239

Air Berlin PLC
KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2015

TEUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Ergebnis der Periode		(97.186)	(143.876)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abnahme (Zunahme) von Forderungen an Tochterunternehmen		32.773	(54.417)
Abnahme der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		2.881	9.527
Latenter Steuerertrag (Steueraufwand)	34c	2.303	(391)
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten		37.555	(3.741)
Veränderung in der Pensionsrückstellung, netto		(461)	(466)
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	112.045	12.934
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto		3.593	31.428
Zinsaufwendungen		67.065	76.185
Zinserträge		(9.669)	(9.258)
Operativer Cashflow		150.899	(82.075)
Gezahlte Zinsen		(63.619)	(66.533)
Ausschüttungen an Hybridkapitalgeber		(8.000)	0
Erhaltene Zinsen		19	68
Gezahlte Ertragssteuern		(952)	(122)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		78.347	(148.662)
Abgang von Anteilen an Tochterunternehmen		0	1.182
Rückzahlung von Darlehen an Tochterunternehmen	34d	0	(318.395)
Ausgabe von Darlehen		(2.047)	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(2.047)	(317.213)
Tilgung von Finanzschulden	16	(195.888)	(154.070)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	118.104	328.083
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	(1.184)	(10.326)
Ausgabe von Hybridkapital		0	300.000
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		(78.968)	463.687
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		(2.668)	(2.188)
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		3.738	4.321
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(800)	1.605
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode		270	3.738
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		270	3.738

KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2015

1. Einleitung

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2015 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 Anhangangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 110 bis 113 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 0,7340 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzaufgaben 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 27. April 2016 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 57 bis 60 dargestellt.

Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auf den Seiten 28 bis 32 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 57 bis 60 dargestellt, ergeben die derzeitigen wirtschaftlichen Einflüsse eine partielle Ungewissheit bezüglich der Währungsfluktuationen, Fluktuationen bei den Kerosinpreisen, der Kundennachfrage sowie dem Yield.

Im April 2016 wurden eine Bankfinanzierung mit einer Laufzeit von zwei Jahren in Höhe von 726.425 AED und ein revolvingendes Darlehen mit einer Laufzeit von einem Jahr in Höhe von 75.000 EUR abgeschlossen. In Bezug auf das revolvingende Darlehen in Höhe von 75.000 EUR haben die Directors seitens der Bank die Sicherheit erhalten, dass sie, vorbehaltlich der Kreditgenehmigung und einer Sicherheit von Etihad Airways PJSC, grundsätzlich bereit ist, die Finanzierung auszuweiten. Im Januar 2016 hat Etihad Airways eine zusätzliche Finanzierung über 75.000 EUR zur Verfügung gestellt. Des Weiteren besteht noch ein Anspruch aus dem laufenden Gesellschafterdarlehen in Höhe von 30.000 USD.

Die Prognosen und Berechnungen der Gruppe – unter Berücksichtigung von bedeutenden Abweichungen der geplanten Fremdwährungskurse, des Kerosinpreises, der Kundennachfrage und des Yield – zeigen, dass die Gruppe mit den abgeschlossenen Finanzierungen über ausreichende Geldmittel verfügt, um ihren Verpflichtungen in absehbarer Zeit zu genügen. Sollte es im operativen Geschäftsverlauf zu negativen Abweichungen gegenüber der Prognose kommen, sind die Directors überzeugt, dass sie über zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung der Abweichung verfügen.

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 5 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. Service KG

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

B) 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.

C) BEI DER KONSOLIDIERUNG ELIMINIERTER 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 unabhäufige 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 A321. 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 liegen. Eine Wertaufholung wird lediglich bis zum fortgeschriebenen Buchwert ohne Berücksichtigung der eingetretenen Wertminderung (unter Berücksichtigung der Abschreibungen) vorgenommen.

Ermessensausübungen sind notwendig hinsichtlich der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit sowie bei der Ermittlung des Nutzungswertes. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf geplantem und operativem Wachstum. Das Handelsumfeld unterliegt

sowohl regulatorischen als auch wettbewerbsbedingten Spannungen, die einen wesentlichen Einfluss auf das operative Ergebnis haben können. Der Diskontierungssatz entspricht den Einschätzungen des Managements bezüglich der peergroupbasierenden langfristigen Kosten der Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Wesentliche Annahmen bei der Ermittlung des Nutzungswertes sind der Sitzladefaktor, der Yield, der Treibstoffpreis und der USD Wechselkurs.

Finanzielle Vermögenswerte

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

E) VORRÄTE

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

F) FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

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

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

G) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden für Sicherungen des Kerosinpreises, der Zinssätze und zur Absicherung des Währungsrisikos aus operativen und Finanzierungsaktivitäten genutzt. Sicherungstransaktionen werden abgeschlossen, um Unsicherheiten bezüglich zukünftiger Zahlungsströme zu eliminieren. Derivate werden beim 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.

Hybridkapital

Nach IAS 32 werden Finanzinstrumente, die von der Gruppe emittiert werden, nur in dem Umfang als Eigenkapital eingestuft, in dem sie die nachfolgenden zwei Bedingungen erfüllen:

- (a) sie enthalten keine vertraglichen Verpflichtungen der Gruppe, flüssige Mittel oder andere finanzielle Vermögenswerte zu liefern oder mit einer anderen Partei finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten zu potentiell nachteiligen Bedingungen für die Gruppe auszutauschen; und
- (b) sofern das Finanzinstrument in Eigenkapitalinstrumenten des Emittenten erfüllt werden kann, handelt es sich entweder um ein nicht derivatives Finanzinstrument, das nicht mit einer Verpflichtung zur Lieferung einer variablen Anzahl eigener Eigenkapitalinstrumente verbunden ist oder um ein Derivat, das nur durch Austausch eines festen Betrags an flüssigen Mitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten gegen eine feste Anzahl eigener Eigenkapitalinstrumente erfüllt wird.

In dem Umfang, in dem diese Definition nicht erfüllt wird, wird der emittierte Betrag als finanzielle Verbindlichkeit klassifiziert. Nimmt das so klassifizierte Finanzinstrument die rechtliche Form von Eigenkapital der Gesellschaft an, wird der Betrag in Bezug auf diese Anteile von dem in der Bilanz ausgewiesenen Betrag an eingefordertem Eigenkapital und der Kapitalrücklage ausgenommen.

Enthält ein Finanzinstrument sowohl eine Eigen- als auch eine Fremdkapitalkomponente, werden diese Komponenten getrennt und entsprechend der oben beschriebenen Methode bilanziert.

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.

Die Verpflichtung für das Einlösen der Bonusmeilen aus dem Vielfliegerprogramm (topbonus) liegt bei topbonus Ltd, welche für die Verpflichtung von airberlin vergütet wird.

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 geleasteten 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 2016 beginnen, verabschiedet und von der EU übernommen worden, wurden jedoch von der Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet. Derzeit beurteilt die Gruppe, welche möglichen Auswirkungen die Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 auf den Konzernabschluss haben kann.

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.

Das Board of Directors zeichnet verantwortlich für den Aufbau und die Kontrolle des Konzernrisikomanagements. Sämtliche signifikanten Risiken werden an das 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 das 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 meist wöchentlichen und zweiwöchentlichen 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 devisa-relevanten 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.

Kapitalmanagement

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

Das Board beabsichtigt die Aufrechterhaltung einer starken Kapitalbasis, um das Vertrauen von Anlegern, Gläubigern und anderen Marktteilnehmern in die künftige Entwicklung des Unternehmens zu sichern. Das 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:

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

5. Immaterielle Vermögenswerte

TEUR	Software, Lizenzen	Firmenwert	Landerechte	Markenrechte	Gesamt
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2014	83.507	196.695	176.249	8.500	464.951
Zugänge	4.422	0	0	0	4.422
Fremdwährungsbewertung	0	157	0	0	157
Abgänge	(2)	0	0	0	(2)
Bestand 31. Dezember 2014	87.927	196.852	176.249	8.500	469.528
Zugänge	8.712	0	0	0	8.712
Fremdwährungsbewertung	0	293	0	0	293
Abgänge	(120)	0	0	0	(120)
Bestand 31. Dezember 2015	96.519	197.145	176.249	8.500	478.413
Abschreibung					
Bestand 1. Januar 2014	49.058	0	0	0	49.058
Abschreibungen des Jahres	11.672	0	0	0	11.672
Bestand 31. Dezember 2014	60.730	0	0	0	60.730
Abschreibungen des Jahres	12.772	0	0	0	12.772
Abgänge	(120)	0	0	0	(120)
Bestand 31. Dezember 2015	73.382	0	0	0	73.382
Buchwert					
1. Januar 2014	34.449	196.695	176.249	8.500	415.893
31. Dezember 2014	27.197	196.852	176.249	8.500	408.798
31. Dezember 2015	23.137	197.145	176.249	8.500	405.031

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2015 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, zu der die Landerechte, der Firmenwert und die Markenrechte gehören. Die Gruppe hat drei zahlungsmittelgenerierende Einheiten zum Zwecke des Werthaltigkeitstests ermittelt und den Firmenwert wie folgt auf diese verteilt:

TEUR	Fracht	Technik	Flugbetrieb	Gesamt
Firmenwert	31.000	0	166.145	197.145
Landerechte	0	0	176.249	176.249
Markenrechte	0	0	8.500	8.500

Der Flugbetrieb ist die wichtigste zahlungsmittelgenerierende Einheit, der die wichtigsten immateriellen Vermögenswerte zugeordnet sind. Zur Ermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen, vom Management erstellten, Dreijahresplanung (einschließlich der Nutzen und Kosten des neuesten Restrukturierungsprogramms, zu denen

die Gruppe verpflichtet ist) mit einer Wachstumsrate von 0,5 % p.a. abgezinst (2014: Fünfjahresplanung, Wachstumsrate 0,5%). Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 6,53% (2014: 8,55%). Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung des Managements dem peergroupbasierenden langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Die der Planung zu Grunde liegenden Zahlungsströme sind im Wesentlichen abhängig von den Kernannahmen Sitzladefaktor, Yield, Treibstoffpreis und USD Wechselkurs. Sowohl eine negative Anpassung des geplanten Sitzladefaktors um 4,0 % als auch ein Rückgang des zu erwartenden Yieldwachstums um 50 % führen nicht zu einer Wertminderung des Buchwertes.

Auf Grund der Verlustsituation der vergangenen Jahre wurde die Wertermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs plausibilisiert durch Bewertungsmethoden unter der Methodik des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Kosten der Veräußerung. Diese Schätzung bestätigte, dass keine Wertminderung des Nutzungswertes vorliegt. Das Management ist daher überzeugt, dass der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Flugbetrieb höher ist als der Buchwert der zugehörigen Vermögensgegenstände.

6. Sachanlagen

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2014	14.177	680.670	158.225	15.998	869.070
Zugänge	683	41.680	26.943	1.648	70.954
Abgänge	0	(69.565)	(8.829)	(512)	(78.906)
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(428.428)	0	0	(428.428)
Bestand 31. Dezember 2014	14.860	224.357	176.339	17.134	432.690
Zugänge	470	4.674	31.290	2.668	39.102
Abgänge	(14)	(124.967)	(15.995)	(2.078)	(143.054)
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(36.131)	0	0	(36.131)
Bestand 31. Dezember 2015	15.316	67.933	191.634	17.724	292.607
Abschreibungen					
Bestand 1. Januar 2014	10.916	301.980	50.855	7.474	371.225
Abschreibungen des Jahres	901	38.708	16.736	3.700	60.045
Abgänge	0	(35.265)	(4.711)	(391)	(40.367)
Verlust aus Wertminderung	0	25.233	0	0	25.233
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(285.622)	0	0	(285.622)
Bestand 31. Dezember 2014	11.817	45.034	62.880	10.783	130.514
Abschreibungen des Jahres	821	7.979	18.603	3.337	30.740
Abgänge	(14)	(30.476)	(8.895)	(1.978)	(41.363)
Verlust aus Wertminderung	0	2.472	0	0	2.472
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(12.712)	0	0	(12.712)
Bestand 31. Dezember 2015	12.624	12.297	72.588	12.142	109.651

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Buchwert					
1. Januar 2014	3.261	378.691	107.370	8.524	497.846
31. Dezember 2014	3.043	179.323	113.459	6.351	302.176
31. Dezember 2015	2.692	55.636	119.046	5.582	182.956

Der Verlust aus Wertverminderungen von 2.472 EUR wurde für ein Flugzeug 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 0,2 Mrd. USD (2014: 0,7 Mrd. USD).

Die Sachanlagen beinhalten Flugzeuge sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden. Die Finanzierungsleasingverträge in Bezug auf die Flugzeuge wurden in 2015 gekündigt und die entsprechenden Flugzeuge verkauft. Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden, beträgt:

TEUR	2015	2014
Flugzeuge	0	32.436
Technische Ausstattung und Maschinen	30.845	34.668
	30.845	67.104

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Diese Bilanzposition beinhaltet ein Flugzeug, welches zum Verkauf gehalten wurde. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Jahresabschlusses wurde die Transaktion abgeschlossen. Das zur Veräußerung gehaltene Flugzeug wurde zum Marktpreis abzüglich Verkaufskosten gebucht, der aus dem Verkaufsvertrag abgeleitet wurde.

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

7. Equity Beteiligungen

TEUR	2015	2014
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	6.762	6.666
Wertminderung	(3.913)	0
Umgliederung von sonstigen Forderungen zu Equity Beteiligungen	(700)	(431)
Gewinnanteile	699	527
Bestand 31. Dezember	2.848	6.762

Die Bilanzposition „Equity Beteiligungen“ umfasst alle assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bewertet werden.

Die Wertberichtigung bezieht sich in Höhe von 3.913 EUR auf die Beteiligung an der IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S. und wurde nach der Equity-Methode ermittelt.

8. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2015	2014
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	64.248	64.442
Bezogene Waren	406	487
	64.654	64.929

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2015 wurde eine Wertberichtigung auf Vorräte in Höhe von 11.544 EUR vorgenommen (2014: 9.883 EUR). 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

TEUR	2015			2014		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	170.398	0	170.398	181.024	0	181.024
Forderungen gegen nahestehende Personen	8.124	0	8.124	12.746	2.930	15.676
Darlehensforderungen	0	6.000	6.000	0	0	0
Darlehensforderungen gegen nahestehende Personen	0	5.119	5.119	0	0	0
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	34.765	45.078	79.843	47.070	33.391	80.461
Forderungen aus Boni und Schadenersatz	17.298	0	17.298	42.946	0	42.946
Sonstige Forderungen	20.472	76	20.548	30.929	1.828	32.757
Darlehen und Forderungen	251.057	56.273	307.330	314.715	38.149	352.864
Forderungen an Steuerbehörden	10.135	0	10.135	9.619	0	9.619
Geleistete Anzahlungen auf Flugzeuge und andere Sachanlagen	108.610	0	108.610	36.686	47.154	83.840
Sonstige Vermögenswerte	18.092	0	18.092	35.463	0	35.463
	387.894	56.273	444.167	396.483	85.303	481.786

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 in Höhe von 13.016 EUR (2014: 10.180 EUR).

Geleistete Anzahlungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der airberlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden, in Höhe von 18.533 EUR sowie Vorauszahlungen im Zusammenhang mit einem Vertrag zur Softwareimplementierung in Höhe von 90.057 EUR. Diese Vorauszahlungen beinhalten die kapitalisierten Zinsaufwendungen in Höhe von 4.316 EUR basierend auf dem Zinssatz von 8,95%. Im Berichtsjahr wurden Nettoanzahlungen in Höhe von 39.498 EUR (2014: 3.614 EUR) geleistet, 14.728 EUR wurden aktiviert (2014: 11.318 EUR).

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 Rechnungsabgrenzungsposten

TEUR	2015			2014		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vorauszahlungen Leasingraten	23.382	9.010	32.392	19.586	7.037	26.623
Verlustabgrenzungen aus Sale-and- -Leaseback und Glättung Leasingraten	6.563	38.789	45.352	9.138	37.088	46.226
Übrige	20.911	4.969	25.880	19.212	4.992	24.204
	50.856	52.768	103.624	47.936	49.117	97.053

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 0,25 EUR 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, das 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 0,25 EUR pro Aktie (Nominalwert) betragen.

RÜCKLAGE FÜR DIE MARKTBEWERTUNG VON SICHERUNGSTRUMENTEN

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 300.000 EUR platziert. Die Ziehung der Anleihe erfolgt in drei Tranchen von je 100.000 EUR 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. Die Begleichung aller Zinsschulden ist nur dann erforderlich, wenn die Gruppe eine Dividendenausschüttung beschließt oder zahlt oder ihre eigenen Stammaktien zurückkauft. Die ewige Anleihe beinhaltet ein Wandlungsrecht in Stammaktien zu einem Wandlungspreis von 1,79 EUR. 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 ein Dividendenbeschluss verfasst ist. Der Betrag in Höhe von 33.686 EUR wurde aus der Gewinnrücklage dem Eigenkapital der Hybridkapitalgeber zugerechnet um den zu zahlenden Kupon in solchem Fall abzubilden, davon 24.330 EUR in der Berichtsperiode (2014: 9.356 EUR). In der Berichtsperiode wurden 8.000 EUR an die Hybridkapitalgeber ausgeschüttet.

13. Ergebnis je Aktie

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

in TEUR und T Aktien, außer EPS	2015	2014
Ergebnis der Periode	(446.636)	(376.669)
Ergebnis den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	24.330	9.356
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	(470.966)	(386.025)
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar	116.801	116.801
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	(178)	(178)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	116.623	116.623
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	116.623	116.623
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(4,04)	(3,31)
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(4,04)	(3,31)

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 2015 bilanziert:

TEUR	2015	2014
Jubiläumsrückstellungen	701	1.245
Altersteilzeitrückstellung	196	0
Pensionsrückstellungen	5.306	4.850
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	6.203	6.095

Die Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen werden 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:

TEUR	2015	2014
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	26.654	23.820
Marktwert des Planvermögens	(21.524)	(19.679)
Finanzierungsstatus	5.130	4.141
Pensionsrückstellung	5.306	4.850
Marktwert des Planvermögens, netto	(176)	(709)

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

TEUR	2015	2014
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	23.820	25.520
Dienstzeitaufwand der Periode	980	787
Ausgezahlte Leistungen	(317)	(9.167)
Verzinsung der Verpflichtung	477	741
Versicherungsmathematische Verluste	1.694	5.939
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	26.654	23.820

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

TEUR	2015
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2015	26.654
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	29.647
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	24.065

Der Inflationseffekt bei den leistungsorientierten Pensionsplänen wird als unwesentlich erachtet.

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	2015	2014
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	19.679	26.555
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	1.545	1.413
Ausgezahlte Leistungen	(317)	(9.167)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	398	727
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	219	151
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	21.524	19.679

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:

TEUR	2015	2014
Dienstzeitaufwand der Periode	980	787
Nettoverzinsung der leistungsorientierten Pensionspläne	79	14
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	1.059	801
Versicherungsmathematische Verluste	1.694	5.939
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	(219)	(151)
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	1.475	5.788

In 2016 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von 425 EUR geleistet.

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

Prozent	2015	2014
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	2,08 – 2,25	1,86 – 2,17
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. 2015 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für die beitragsorientierten Pensionspläne 8.268 EUR (2014: 8.816 EUR). 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 2015 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von 29.296 EUR (2014: 29.379 EUR).

15. Rückstellungen

TEUR	Bestand am 1.1.2015	Zuführung	Verbrauch	Verrechnung	Bestand am 31.12.2015
Drohverlustrückstellung	26.748	11.868	(10.622)	(16.345)	11.649
Jubiläumsrückstellungen	1.245	72	(556)	(60)	701
Altersteilzeitrückstellung	0	2.175	(1.979)	0	196
Rückstellungen für Abfindungen	15.602	36.177	(15.834)	(168)	35.777
Pensionsrückstellungen	4.850	456	0	0	5.306
	48.445	50.748	(28.991)	(16.573)	53.629

Davon wurden zum 31. Dezember 2015 6.203 EUR bezogen auf die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (2014: 6.095 EUR).

Die Drohverlustrückstellung wurde für mehrere Verträge gebildet, deren Erträge in Zukunft nicht die Aufwendungen decken werden. Die Rückstellung beinhaltet Verpflichtungen in Höhe von 4.153 EUR aus den Wartungsverträgen sowie 3.684 EUR und 3.382 EUR aus den Operating-Leasingverträgen der Flugzeuge bzw. 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 60 (2014: 39) Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 0,75 % (2014: 0,45 %) und ein Gehaltstrend von 2,0 % (2014: 2,0%) zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung. Die Rückstellung von 3.110 EUR wurde mit einem Sicherungsguthaben in Höhe von 2.914 EUR (2014: 1.752 EUR) verrechnet.

Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 0,35 % (2014: 0,68 %) und einem Gehaltstrend von 2,0 % (2014: 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 26.350 EUR aus der Erweiterung des Restrukturierungsprogramms im Jahr 2015. 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 2015 und 2014 sind wie folgt:

TEUR	Gesichert/ Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014
Anleihe I	Ungesichert	EUR	2015	0	196.896
Anleihe II	Ungesichert	EUR	2018	225.990	225.689
Anleihe IV	Ungesichert	EUR	2019	168.504	167.121
Anleihe V	Ungesichert	CHF	2019	91.066	81.679
Wandelanleihe I	Ungesichert	EUR	2017*	4.852	4.852
Wandelanleihe III	Ungesichert	EUR	2019*	132.616	130.884
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	EUR	2016–2024	41.183	40.038
Darlehen von nahestehenden Personen I	Ungesichert	USD	2020	120.061	0
Darlehen von nahestehenden Personen II	Ungesichert	USD	2021	206.761	0
Sonstige Darlehen	Ungesichert	USD	2015	0	16.473
Kontokorrent	Ungesichert	EUR		25	49
				991.058	863.681

* Erstopption zur Einlösung der Wandelanleihe.

In Höhe von 10.181 EUR (2014: 223.714 EUR) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Kontokorrente sind jeweils im Folgejahr fällig. 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:

TEUR	2015	2014
Bis zu einem Jahr	10.181	223.714
Zwischen einem und fünf Jahren	753.259	616.546
Mehr als fünf Jahre	227.618	23.421
	991.058	863.681

Anleihe I

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

Im zweiten Quartal 2014 kaufte die Gruppe einen Teil der Schuldverschreibungen mit einem Nennwert von 4.112 EUR zurück. Die Anleihe wurde in 2015 vollständig zurückgezahlt.

Anleihe II

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

Anleihe IV & V

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

Wandelanleihe I

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

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

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

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

Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf 6.162 EUR. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2015 standen noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 4.800 EUR aus (2014: 4.800 EUR).

Die in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapitalkomponente beträgt 597 EUR (2014: 597 EUR).

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 140.000 EUR Wandelanleihen herausgegeben, die 2019 fällig sein werden. Die Anleihe ist in 1.400 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von 100 EUR und einem jährlichen Zinssatz von 6,0% eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde auf 2,82 EUR festgelegt. Es ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 35.460 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf 140.000 EUR. Die Transaktionskosten belaufen sich auf 3.263 EUR.

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:

TEUR	31.12.2015
Buchwert zum 01. Januar 2015	130.884
Abgegrenzte Zinsen	1.732
Beizulegende Zeitwert Bewertung des eingebetteten Derivates	0
Buchwert zum 31. Dezember 2015	132.616
davon der Basisvertrag	132.616
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 2015 und 2014 sind wie folgt:

TEUR	Gesichert/ Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	EUR	2016 – 2023	33.452	54.712
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2016	18.619	52.467
Fester Zinssatz	Gesichert	EUR	2015	0	16.583
Fester Zinssatz	Gesichert	USD	2015	0	44.366
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	USD	2015	0	31.591
				52.071	199.719

Von diesen Verbindlichkeiten wurden 23.323 EUR (2014: 109.758 EUR) 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:

TEUR	2015	2014
Bis zu einem Jahr	23.323	109.758
Zwischen einem und fünf Jahren	18.162	66.239
Mehr als fünf Jahre	10.586	23.722
	52.071	199.719

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 2015 und 2029 mit Verlängerungsoption. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

TEUR	2015	2014
Bis zu einem Jahr	655.921	523.105
Zwischen einem und fünf Jahren	2.118.513	1.703.253
Mehr als fünf Jahre	1.012.352	712.103
	3.786.786	2.938.461

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Leasingzahlungen erfasst worden.

Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2015, sind Zahlungen aus Operating-Leases in Höhe von 499.804 EUR (2014: 448.673 EUR) 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 2016 und 2017.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

TEUR	2015	2014
Bis zu einem Jahr	6.550	8.619
Zwischen einem und fünf Jahren	708	0
	7.258	8.619

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 hatte die Gruppe Finanzierungsleasingvereinbarungen für zwei Flugzeuge abgeschlossen, die in 2015 vorzeitig beendet wurden.

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

In 2015 sind keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2014: 0 EUR).

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt:

TEUR	Zum 31. Dezember 2015		Zum 31. Dezember 2014	
	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	7.814	3.199	11.927	7.268
Zwischen einem und fünf Jahren	31.120	17.035	63.281	40.940
Mehr als fünf Jahre	25.285	20.949	29.942	23.421
	64.219	41.183	105.150	71.629

18. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

TEUR	2015			2014		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	137.470	0	137.470	116.962	0	116.962
Verbindlichkeiten gegen nahestehende Personen	49.200	0	49.200	4.365	0	4.365
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12.577	0	12.577	7.614	0	7.614
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	199.247	0	199.247	128.941	0	128.941
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	296.085	54.406	350.491	303.625	37.201	340.826
Kreditorische Debitoren	2.913	0	2.913	1.538	0	1.538
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	6.930	0	6.930	7.056	0	7.056
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	1.323	0	1.323	949	0	949
Sozialversicherungsabgaben	2.350	0	2.350	1.718	0	1.718
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	2.496	0	2.496	2.463	0	2.463
	511.344	54.406	565.750	446.290	37.201	483.491

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

TEUR	2015	2014
Flugumsatz	3.709.408	3.808.230
Groundservices und sonstige Leistungen	343.949	323.493
Bordverkauf	28.399	28.431
	4.081.756	4.160.154

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 das Board entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen mehreren Kundengruppen oder geografischen Segmenten, die außerhalb Europas liegen, zuzuordnen.

21. Sonstige betriebliche Erträge

TEUR	2015	2014
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	30.088	0
Erträge aus Versicherungsansprüchen	1.950	2.860
Übrige	18.785	8.776
	50.823	11.636

Die übrigen Erträge beinhalten in Höhe von 9.637 EUR Erträge aus Beratungsleistungen.

22. Materialaufwendungen und bezogene Leistungen

TEUR	2015	2014
Treibstoff	929.726	1.028.629
Flughafengebühren und Handling	838.143	837.770
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	619.821	548.027
Navigationsaufwand	260.439	265.205
Luftverkehrsabgabe	154.980	148.636
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	121.279	124.532
Übrige	139.867	171.565
	3.064.255	3.124.364

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von 157.831 EUR (2014: 141.939 EUR) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen, und 0 EUR (2014: 5.188 EUR) aus der vorzeitigen Beendigung der Leasingverträge (siehe Abschnitt 15).

23. Personalaufwendungen und Mitarbeiteranzahl

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2015	2014
Löhne und Gehälter	499.563	444.281
Aufwand für Altersversorgung	37.999	38.759
Sozialversicherungsabgaben	51.742	41.439
	589.304	524.479

Die Position Löhne und Gehälter beinhaltet 26.350 EUR (2014: 12.863 EUR) aus der Erweiterung des angekündigten Restrukturierungsprogrammes 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 914 EUR (2014: 691 EUR), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der AB Finance II GmbH (vormals: dba) in Höhe von EUR 92 (2014: 73 EUR), mit Leistungen an beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von 8.268 EUR (2014: 8.816 EUR) und mit Beitragsleistungen an Sozialversicherungssysteme in Höhe von 29.296 EUR (2014: 29.379 EUR). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen sind in Abschnitt 14 zu finden.

Die Vergütung der Directors setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2015	2014
Jahresgehälter	1.005	800
Sonstiges	41	30
	1.046	830

Die höchste Vergütung eines Directors beträgt in 2015 908 EUR (2014: 830 EUR). Weitere Angaben zur Vergütung der Directors werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 81 bis 92 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 4.669 EUR (2014: 3.759 EUR), davon 947 EUR (2014: 766 EUR) 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:

TEUR	Jahresdurchschnitt 2015	Jahresdurchschnitt 2014	31. Dezember 2015	31. Dezember 2014
Flugpersonal	5.019	4.590	4.926	4.435
Verkauf, Betrieb, Verwaltung	4.046	4.022	3.943	4.005
	9.065	8.612	8.869*	8.440

* Der Anstieg der Beschäftigten resultiert aus der Übernahme von 819 Mitarbeitern aus dem NIKI Labour Pool in die NIKI Luftfahrt GmbH im Laufe des Berichtsjahres.

24. Sonstige betriebliche Aufwendungen

TEUR	2015	2014
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	268.593	233.058
Vertriebs- und Distributionsaufwendungen (inkl. Verkaufsprovisionen)	128.385	121.820
Werbung	48.639	56.271
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	42.750	46.898
Reisekosten Crew	28.495	28.405
Bankgebühren	28.675	31.852
Beratung	16.541	29.506
Versicherung	14.522	14.432
Training und sonstige Personalaufwendungen	18.828	19.590
Nettoverlust aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte und damit verbundene Kosten	0	19.156
IT bezogene Aufwendungen	15.494	16.103
Telefon und Porto	3.574	4.070
Wertberichtigungen von Forderungen	2.446	6.218
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	2.097	2.087
Übrige	120.950	90.298
	739.989	719.764

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten 0 EUR (2014: 39.918 EUR), die sich im Zusammenhang mit dem angekündigten Restrukturierungsprogramm der Gruppe ergeben.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten 40.674 EUR aus der Ausbuchung der sonstigen Forderungen aus dem gemeinsamen Beschaffungsprogramm mit Etihad Airways der Jahre 2013 und 2012.

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers setzt sich wie folgt zusammen:

TEUR	2015	2014
Jahresabschlussprüfung	380	292
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	1.071	1.077
Prüfungsnahe Dienstleistungen	366	360
Dienstleistungen betreffend Steuern	106	33
Sonstige Dienstleistungen	174	325
	2.097	2.087

25. Finanzergebnis

TEUR	2015	2014
Zinsaufwand für Finanzschulden	(86.457)	(96.538)
Sonstiger Finanzaufwand	(3.491)	(3.195)
Finanzaufwendungen	(89.948)	(99.733)
Zinserträge aus Festgeldkonten	86	388
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	18	62
Sonstige Zinserträge	872	3.717
Finanzerträge	976	4.167
(Verluste) / Gewinne aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(31.529)	9.944
Finanzergebnis	(120.501)	(85.622)

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:

TEUR	2015	2014
Summe Währungsergebnis, ergebniswirksam	132.996	17.699
davon in den betrieblichen Aufwendungen/Erträgen erfasst	(163.322)	(24.042)
Währungsverluste im Finanzergebnis	(30.326)	(6.343)

26. Erträge/Aufwendungen aus Equity Beteiligungen

TEUR	2015	2014
airberlin holidays GmbH (ehemals: Binoli GmbH)	688	95
THBG BBI GmbH	11	432
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.	(3.913)	0
	(3.214)	527

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:

TEUR	2015	2014
Laufender Ertragsteueraufwand	(3.143)	(1.595)
Latenter Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	(12.825)	3.788
Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	(15.968)	2.193

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von 3.143 EUR (2014: 1.595 EUR) entfallen 415 EUR auf Steuerzahlungen für Vorjahre (2014: Ertrag in Höhe von 1 EUR).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18 % (2014: 30,18 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftssteuer und Solidaritätszuschlag und 14,35 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Einige Konzerngesellschaften, insbesondere ausländische, unterliegen Gesamtsteuersätzen, die von dem der airberlin group abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen“ in Höhe von (5.445) EUR (2014: (7.940) EUR) ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2015 ist das Management weiterhin der Überzeugung, dass sich 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 2015 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 2015 wurden wie bereits im Vorjahr 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:

TEUR	2015	2014
Verlust vor Steuern	(430.668)	(378.862)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18 % (2014: 30,18 %)	129.975	114.341
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	(5.445)	(7.940)
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	(114.079)	(79.015)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	(26.603)	(26.717)
Laufender Steuer(aufwand) -ertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	(415)	1
Sonstige	599	1.523
Summe Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	(15.968)	2.193

Zum 31. Dezember 2015 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von 73.720 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und 164.627 EUR für Körperschaftsteuerliche Zwecke (2014: 349.831 EUR und 222.534 EUR). Davon wurden 73.720 EUR (2014: 310.633 EUR) für gewerbesteuerliche Zwecke und 164.627 EUR (2014: 163.293 EUR) für Körperschaftsteuerliche Zwecke angesetzt zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen. Im Vorjahr bestand die Erwartung, dass weitere Verlustvorträge von 39.199 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und in Höhe von 59.242 EUR für Körperschaftsteuerliche Zwecke im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse oder durch geeignete Steuerstrukturierungsstrategien genutzt werden könnten. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2015 weitere Verlustvorträge in Höhe von 1.237.154 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und 1.267.767 EUR für Körperschaftsteuerliche Zwecke (2014: 741.852 EUR und 894.633 EUR), 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:

TEUR	2015	2014
Latente Steueransprüche:		
Fremdwährungsforderungen und Derivate	3.263	6.251
Immaterielle Vermögensgegenstände	864	977
Technische Anlagen	3.585	2.254
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	15.074	5.653
Steuerliche Verlustvorträge	36.616	85.388
	59.402	100.523
Latente Steuerverpflichtungen:		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	(9.218)	(4.916)
Flugzeuge und damit verbundene Verbindlichkeiten	(5.879)	(34.794)
Immaterielle Vermögenswerte	(50.247)	(50.477)
Mietereinbauten	(33)	(44)
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	(8.772)	(8.032)
Wandelanleihen, Anleihen	(6.040)	(7.335)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(879)	(1.906)
	(81.068)	(107.504)

TEUR	2015	2014
Verrechnung	59.402	100.523
Latente Steuerverpflichtungen, netto	(21.666)	(6.981)
Latente Steuerverpflichtungen, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	(6.981)	(12.644)
Veränderung der latenten Steuer	(14.685)	5.663
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	1.860	(1.875)
Latenter Steuer(aufwand) -ertrag	(12.825)	3.788

Der bilanzielle Ausweis stellt sich wie folgt dar:

TEUR	2015	2014
Latente Steueransprüche	0	16.835
Latente Steuerverbindlichkeiten	(21.666)	(23.817)
	(21.666)	(6.982)

Eine Saldierung ist nicht möglich, da Ansprüche und Verbindlichkeiten nicht derselben Jurisdiktion unterliegen.

BERÜCKSICHTIGUNG VON ERTRAGSTEUERN IM SONSTIGEN ERGEBNIS

TEUR	2015			2014		
	vor Steuer	Steuer- ergebnis	Nach Steuer	vor Steuer	Steuer- ergebnis	Nach Steuer
Ausgleichsposten aus Währungs- differenzen	1.434	0	1.434	462	0	462
Marktwertveränderung von Sicherungsinstrumenten	72.739	(1.860)	70.879	(149.404)	1.875	(147.529)
	74.173	(1.860)	72.313	(148.942)	1.875	(147.067)

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.

TEUR	2015	2014
Kassenbestand	105	117
Bankguthaben	51.655	157.323
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	113.475	101.789
Bankguthaben und Kassenbestände	165.235	259.229
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(25)	(49)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	165.210	259.180

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2015 gesperrte Guthaben in Höhe von 113.475 EUR (2014: 101.699 EUR).

29. Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2015			2014		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden						
Positiver Marktwert	25.125	0	25.125	82.445	0	82.445
Negativer Marktwert	(108.221)	0	(108.221)	(240.248)	0	(240.248)
	(83.096)	0	(83.096)	(157.803)	0	(157.803)
zugehörige Bezugsbasis:						
Treibstoffpreis	(108.039)	0	(108.039)	(239.417)	0	(239.417)
Devisenkurs	24.943	0	24.943	81.614	0	81.614
	(83.096)	0	(83.096)	(157.803)	0	(157.803)
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden						
Positiver Marktwert	1.186	0	1.186	22	8	30
Negativer Marktwert	(5.996)	0	(5.996)	(300)	(93)	(393)
	(4.810)	0	(4.810)	(278)	(85)	(363)
zugehörige Bezugsbasis:						
Treibstoffpreis	(5.477)	0	(5.477)	0	0	0
Devisenkurs	690	0	690	22	0	22
Zins und Devisenkurs	(23)	0	(23)	(300)	(85)	(385)
	(4.810)	0	(4.810)	(278)	(85)	(363)

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 Marktwert-

änderungen 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 2015 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	26.311	0	26.311	(23.251)	0	3.060
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	(114.217)	0	(114.217)	23.251	0	(90.966)

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	84.038	(1.563)	82.475	(69.523)	0	12.952
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	(242.204)	1.563	(240.641)	69.523	0	(171.118)

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:

TEUR	Anhang	2015	2014
Darlehen und Forderungen	9	307.330	352.864
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	29	1.186	30
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	29	25.125	82.445
Bankguthaben und Kassenbestände	28	165.235	259.229
		498.876	694.568

B) WERTBERICHTIGUNGEN

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

TEUR	2015		2014	
	Bruttoforderung	Wertberichtigung	Bruttoforderung	Wertberichtigung
Nicht überfällig	150.315	0	163.137	0
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	11.637	55	5.287	84
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	6.586	228	8.380	228
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	11.955	3.683	9.155	4.990
Mehr als ein Jahr überfällig	15.852	13.857	14.478	14.111
	196.345	17.823	200.437	19.413

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:

TEUR	2015	2014
Bestand 1. Januar	19.413	12.564
Zuführung zu Wertberichtigungen	1.803	7.349
Verbrauch von Wertberichtigungen	(29)	0
Auflösung von Wertberichtigungen	(3.364)	(500)
Bestand 31. Dezember	17.823	19.413

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 17.823 EUR (2014: 19.413 EUR).

Sonstige Kredite und Forderungen

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2015 nicht überfällig (2014: 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 (2014: 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.

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 Nettoexpositionen 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 2015 wie folgt dar:

TEUR	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	12 Monate	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	(53.348)	(23.481)	(19.217)	(10.650)
Finanzschulden	16	(1.311.012)	(80.887)	(976.139)	(253.986)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(199.247)	(199.247)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.563.607)	(303.615)	(995.356)	(264.636)
Derivative Finanzinstrumente					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(759.676)	(759.676)	0	0
Zahlungszufluss		784.217	784.217	0	0

TEUR	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	12 Monate	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(184.772)	(184.772)	0	0
Zahlungszufluss		65.855	65.855	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente		(94.376)	(94.376)	0	0

Zum 31. Dezember 2014 waren die Fälligkeiten wie folgt:

TEUR	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	12 Monate	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	(210.672)	(110.825)	(75.760)	(24.087)
Finanzschulden	16	(1.082.125)	(276.469)	(770.392)	(35.264)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(128.941)	(128.941)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.421.738)	(516.235)	(846.152)	(59.351)
Derivative Finanzinstrumente					
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
Summe derivative Finanzinstrumente		(164.575)	(164.500)	(75)	0

Die in der Fälligkeitsanalyse offengelegten Beträge sind die vertraglichen, nicht-diskontierten Zahlungsströme, einschließlich zukünftiger Zinszahlungen. Die Beträge in USD sind zum jeweiligen Wechselkurs am Jahresende umgerechnet, die variablen Zinszahlungen wurden unter Verwendung des Basiszinssatzes zum Jahresende errechnet.

Die Gruppe beabsichtigt, die Verbindlichkeiten hauptsächlich durch bestehende Bankbestände und Mittelzuflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit und, bezogen auf den Kauf von Flugzeugen (oben nicht dargestellt), durch neue Finanzierungen zu bedienen, welche bereits für Flugzeuglieferungen in 2016 abgeschlossen wurden.

D) WÄHRUNGSRIKIKEN

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 revolvingierenden Basis und mindestens 35 % des erwarteten Cashflows auf einer 4 – 12 Monate revolvingierenden Basis ab (2014: identisch).

Das Währungsrisiko der Gruppe, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

in T Währungseinheiten	2015			2014		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	105.483	663	969	88.580	840	465
Bankguthaben und Kassenbestände	61.942	230	6.497	61.850	135	6.680
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	(20.270)	0	0	(156.467)	0	0
Finanzschulden	(44.798)	0	(100.815)	(67.928)	0	(100.990)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	(158.711)	(1.008)	(5.672)	(105.462)	(1.018)	(5.026)
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	(56.354)	(115)	(99.021)	(179.427)	(43)	(98.871)
Erwartete zukünftige Einkäufe	(1.412.685)	11.889	(55.318)	(2.028.474)	17.974	(51.149)
Gesamtrisiko	(1.469.039)	11.774	(154.339)	(2.207.901)	17.931	(150.020)
Nominal Sicherungsgeschäfte	1.019.000	0	0	1.196.260	0	0
Netto Währungsrisiko	(450.039)	11.774	(154.339)	(1.011.641)	17.931	(150.020)

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.

Die folgenden Wechselkurse galten während des Jahres:

Währungseinheiten zum EUR	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
	2015	2014	2015	2014
USD	1,1095	1,3285	1,0887	1,2141
GBP	0,7258	0,8061	0,7340	0,7789
CHF	1,0679	1,2146	1,0835	1,2024

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 TEUR	2015			2014		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	1.269	14	6.181	13.435	5	2.887
Eigenkapital	(68.845)	0	0	(76.181)	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 TEUR	2015			2014		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	(438)	(17)	(7.621)	(16.420)	(6)	(3.479)
Eigenkapital	88.299	0	0	90.114	0	0

E) ZINSRISIKEN

Die verzinslichen Finanzinstrumente der Gruppe setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	Buchwert	
	2015	2014
Festverzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	11.119	2.930
Finanzielle Verbindlichkeiten	(984.042)	(930.043)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(23)	(385)
	(972.946)	(927.498)
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Verbindlichkeiten	(52.752)	(107.228)
	(52.752)	(107.228)

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 0 EUR (2014: 0 EUR) erhöht oder vermindert und den Gewinn um 0 EUR (2014: 363 EUR) erhöht bzw. um 0 EUR (2014: 1.150 EUR) 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 0 EUR erhöht bzw. verringert (2014: 619 EUR erhöht bzw. um 512 EUR 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 21,0 % (2014: 22,9 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. airberlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2015 betrug die abgesicherte Menge 756.000 Tonnen für das Geschäftsjahr 2016 (2014: 952.000 Tonnen für 2015). Die Hedgingquote beträgt 58,0 % für 2016 (2014: 71,5 % für 2015).

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 TEUR	2015		2014	
	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Gewinn oder Verlust	748	(1.057)	(683)	384
Eigenkapital	22.124	(22.228)	42.477	(42.477)

G) KATEGORIEN UND MARKTWERTE

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2015 sind wie folgt:

TEUR	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/bei zulegenden Zeitwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	307.330	0	0	0	307.330	307.330
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	29	0	1.186	0	0	1.186	1.186
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	29	0	0	25.125	0	25.125	25.125
Bankguthaben und Kassenbestände	28	165.235	0	0	0	165.235	165.235
		472.565	1.186	25.125	0	498.876	498.876
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	29	0	(5.996)	0	0	(5.996)	(5.996)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	(108.221)	0	(108.221)	(108.221)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	16	0	0	0	(1.237.370)	(1.237.370)	(1.179.722)
Finanzierungsleasing	17	0	0	0	(41.183)	(41.183)	(41.183)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	28	0	0	0	(25)	(25)	(25)
		0	(5.996)	(108.221)	(1.278.578)	(1.392.795)	(1.335.147)

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2014 waren wie folgt:

TEUR	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/bei zulegenden 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)

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. Der beizulegende Zeitwert des eingebetteten Derivats beträgt per 31. Dezember 2015 0 EUR (2014: 0 EUR).

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:

TEUR	2015	2014
Darlehen und Forderungen	5.975	6.015
Bankguthaben und Kassenbestände	5.944	12.013
Derivative Finanzinstrumente	(176.800)	(3.923)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	(43.706)	(21.678)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	0	15.900
	(208.587)	8.327

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 (2014: 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 81 bis 92 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 3,13 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2014: 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 3.815 EUR (2014: 3.586 EUR) erwirtschaftet. Zum 31. Dezember 2015 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf 19 EUR (2014: 48 EUR).

TRANSAKTIONEN MIT EINEM WESENTLICHEN AKTIONÄR UND DEN NAHESTEHENDEN PERSONEN IN DIESEM ZUSAMMENHANG

TEUR	2015	2014
Etihad Airways PJSC		
Langfristige Finanzschulden einschließlich auflaufender Zinsen	206.761	0
Zinsaufwand	3.042	4.100
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	13.776	8.476
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	13.169	8.166
Sonstige Erlöse	633	0
Erwerb von Sachanlagen	11.140	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4.342	13.496
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	43.184	972
Erhaltene Anzahlungen	20.000	0
Etihad Airways Engineering LLC		
Erträge	21	37
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	7.485	2.385
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	1.145	260
Etihad Airport Services - Catering LLC		
Catering-Aufwendungen	3.239	2.320
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	611	850
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	42	0

TEUR	2015	2014
Etihad Airport Services - Ground LLC		
Handling-Erträge	10	0
Handling-Aufwendungen	3.210	1.928
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	592	47
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	26	0
Etihad Airport Services - Cargo LLC		
Umsatzerlöse aus sonstigen Leistungen	2.145	1.704
Sonstige Aufwendungen	11	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	48	68
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	1	0
EA Partners I B.V.		
Langfristige Finanzschulden einschließlich auflaufender Zinsen	120.061	0
Deposit	7.182	0
Zinsaufwand	3.330	0
Stichting EA Partners I		
Langfristiges Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	2.047	0
Air Serbia A.D.		
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	61	5
Air Seychelles Ltd.		
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	17	9
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	40	33
Alitalia Societa Aerea Italiana S.P.A. (inclusive Zweckgesellschaften)		
Erwerb von Flugzeugen	215.456	0
Darwin Airline SA		
Aufwendungen aus Operatinglease Vereinbarungen	7.624	0
Jet Airways Ltd		
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	31	0
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	0	0

Transaktionen mit Equity Beteiligungen

Die Lieferungen und Leistungen mit Equity Beteiligungen zum 31. Dezember 2015 und 2014 stellen sich wie folgt dar:

TEUR	2015	2014
THBG BBI GmbH		
Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	3.072	2.930
Zinserträge	134	137
Erlöse aus sonstigen Leistungen	50	105
airberlin holidays GmbH (ehemals: Binoli GmbH)		
Forderungen gegen nahestehende Personen	150	88
Umsatzerlöse aus Ticketverkäufen	12.390	1.401
Sonstige Aufwendungen	16	5

TEUR	2015	2014
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	0	553
Leasingaufwand	533	6.698
Erlöse aus sonstigen Leistungen	2.335	0
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.		
Leasingertrag	0	1.085
Topbonus Ltd		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.362	1.312
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	4.802	4.072
Umsatzerlöse aus Ticketverkäufen	7.856	6.898
Aufwendungen aus Meilen	29.566	25.417
AuSoCon Berlin Call Center GmbH		
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	0	1.963
Aufwendungen aus Serviceleistungen	2.909	2.234

Transaktionen mit Equity Beteiligungen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet.

In 2015 wurden 686 EUR Ausschüttungen von Equity Beteiligungen vereinnahmt (2014: 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

15. Januar 2016: Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg entscheidet, dass 26 der 31 zur Diskussion gestandenen Codeshare-Strecken mit Etihad Airways für den Winterflugplan durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu genehmigen sind.

25. Januar 2016: Etihad Airways gewährt der Gesellschaft ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 75.000.000 EUR.

15. März 2016: Das Luftfahrt-Bundesamt genehmigt die im Januar 2016 vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg für den Winterflugplan genehmigten Codeshare-Verbindungen auch für den Sommerflugplan 2016.

24. April 2016: Die Abu Dhabi Commercial Bank PJSC gewährt der Gesellschaft ein Darlehen in Höhe 726.425.000 AED. Das Darlehen wird durch Etihad Airways PJSC gesichert.

24. April 2016: Die National Bank of Abu Dhabi PJSC gewährt der Gesellschaft ein revolvinges Darlehen in Höhe 75.000.000 EUR. Das Darlehen wird durch Etihad Airways PJSC gesichert.

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 Unternehmen 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 2015 hat die Gruppe ihre Struktur weiter rationalisiert. Als Teil der Reorganisation wurden Forderungen und Verbindlichkeiten innerhalb der Gruppe vorher ausgegeben von der Gesellschaft in das Eigenkapital der Tochterunternehmen eingebracht. In 2014 wurden 200.000 EUR Darlehen in das Eigenkapital der Tochterunternehmen eingebracht.

Das Management hat einen Werthaltigkeitstest durchgeführt um den Nutzungswert der Anteile an verbundenen Unternehmen der Gesellschaft zu bestimmen. Die getroffenen Annahmen sowie die angewandte Methodologie bei der Ermittlung des Nutzungswertes sind im Abschnitt 5 dargestellt. Das Management ist daher überzeugt, dass der erzielbare Betrag der Anteile an verbundenen Unternehmen höher ist, als der Buchwert der zugehörigen Vermögensgegenstände.

TEUR	2015	2014
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	1.165.018	966.200
Einbringung von innerkonzernlichen Darlehen in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	0	200.000
Einbringung von innerkonzernlichen Forderungen und Verbindlichkeiten in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen, netto	94.989	0
Abgänge	0	(1.182)
Bestand 31. Dezember	1.260.007	1.165.018

C) LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

TEUR	2015	2014
Laufender Ertragsteuerertrag	404	122
Latenter Ertragssteuer(aufwand) -ertrag	(2.303)	391
Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	(1.899)	513

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steuerertrag entfallen 404 EUR auf Steuererstattungen für Vorjahre (2014: 122 EUR).

Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 30,03 % (2014: 30,03 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,20 %

Gewerbsteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteueraufkommen beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2015 ist das Management weiterhin der Überzeugung, dass sich steuerliche Verlustvorträge entweder durch zukünftige Erträge oder durch die Anwendung von geeigneten Steuerstrukturierungsstrategien nutzen lassen. Dessen ungeachtet wurden die latenten Steueransprüche aus Verlustvorträgen nur bis zur Höhe überschießender latenter Steuerverbindlichkeiten angesetzt.

Die Gesellschaft bilanziert die Marktwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als Sicherungsgeschäfte klassifiziert wurden, netto der latenten Ertragssteuern im sonstigen Ergebnis. Zum 31. Dezember 2015 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:

TEUR	2015	2014
Verlust vor Steuern	(95.288)	(142.044)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,03 % (2014: 30,03 %)	28.615	42.656
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	2.479	(1.218)
Abschreibungen auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	(10.398)	(3.631)
Nichtansatz der latenten Steueransprüche auf negative Marktwerte der Sicherungsgeschäfte	2.083	(10.676)
Steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	(25.907)	(27.696)
Laufender Steuerertrag (-aufwand) für vorangegangene Geschäftsjahre	404	(122)
Sonstige	825	1.200
Summe Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	(1.899)	513

Zum 31. Dezember 2015 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von 10.963 EUR (2014: 20.382 EUR) für gewerbesteuerliche Zwecke und 10.963 EUR (2014: 20.382 EUR) für körperschaftsteuerliche Zwecke. Davon wurden 10.963 EUR (2014: 20.382 EUR) für gewerbesteuerliche Zwecke und 10.963 EUR (2014: 20.382 EUR) für körperschaftsteuerliche Zwecke zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen angesetzt.

Daneben bestehen zum 31. Dezember 2015 weitere Verlustvorträge in Höhe von 155.877 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und 459.093 EUR für körperschaftsteuerliche Zwecke (2014: 59.764 EUR für Gewerbesteuer und 390.575 EUR 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:

TEUR	2015	2014
Latente Steueransprüche		
Rückstellungen	3.291	963
Marktwert von Derivaten		0
Steuerliche Verlustvorträge	3.293	6.122
	6.584	7.085
Latente Steuerverpflichtungen		
Wandelanleihen, Anleihen	(3.097)	(7.335)
Marktwert von Derivaten	(6.040)	0
	(9.137)	(7.335)
Verrechnung	6.584	7.085
Latente Steueransprüche, netto	(2.553)	(250)
Latente Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	(250)	(641)
Veränderung der latenten Steuer	(2.303)	391
Davon aus Eigenkapitalpositionen	0	0
Latenter Steuer(aufwand) -ertrag	(2.303)	391

D) DARLEHEN AN TOCHTERUNTERNEHMEN

Im Jahr 2014 wurden Darlehen in Höhe von 318.395 EUR an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG gegeben. Ein Betrag 200.000 EUR wurden in das Eigenkapital der Tochtergesellschaft eingebracht (Abschnitt 34 b). Zum 31. Dezember 2015 sind Darlehen an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG in Höhe von 122.383 EUR (2014: 118.395 EUR) ausstehend.

E) FORDERUNGEN GEGENÜBER TOCHTERUNTERNEHMEN

Aus Ergebnisabführungsverträgen ergeben sich mit 0 EUR Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2014: 7.825 EUR).

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:

TEUR	2015	2014
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	7.797	5.179
Marktwert des Planvermögens	(6.936)	(5.856)
Finanzierungsstatus	861	(677)
Marktwert des Planvermögens, netto	0	(677)

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

TEUR	2015	2014
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	5.179	10.717
Dienstzeitaufwand der Periode	521	400
Auszahlung	0	(8.853)
Verzinsung der Verpflichtung	96	294
Versicherungsmathematische Verluste	2.001	2.621
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	7.797	5.179

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

TEUR	2015
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2015	7.797
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	8.876
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	6.879

Der Inflationseffekt bei den leistungsorientierten Pensionsplänen wird als unwesentlich erachtet.

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	2015	2014
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	5.856	13.436
Einzahlungen in den Plan	963	821
Auszahlung	0	(8.853)
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	116	339
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	1	113
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	6.936	5.856

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 1 EUR während der Periode (2014: 113 EUR).

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

TEUR	2015	2014
Dienstzeitaufwand der Periode	521	400
Netto Zinsaufwendungen aus den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	(20)	(45)
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	501	355
Versicherungsmathematische Verluste	2.001	2.621
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	(1)	(113)
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	2.000	2.508

In 2016 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne in Höhe von 190 EUR geleistet.

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

Prozent	2015	2014
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	2,08	1,86
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00	0,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00	1,00

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

I) SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER TOCHTERUNTERNEHMEN

Die beiden von der Gesellschaft in 2007, 2009 und 2013 herausgegebenen Wandelanleihen werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

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

Die von der in 2009 begebenen Wandelanleihe noch ausstehenden Anleihen wurden im Vorjahr vollständig zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht. Dadurch wurde das diesbezügliche Darlehen getilgt. Von der in 2007 begebenen Wandelanleihe wurden im Berichtsjahr erneut Anleihen zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht und dadurch ein weiterer Teil des Darlehens getilgt. Angaben hierzu und weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 16 und 30c des Konzernanhangs dargestellt.

Mit der AB Finance B.V. wurde ein weiteres langfristiges Darlehen von 2.000 EUR 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 UND RÜCKSTELLUNGEN

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

Die Rückstellung beinhaltet Verpflichtungen in Höhe von 3.684 EUR aus den Operating-Leasingverträgen der Flugzeuge (2014: 0 EUR).

K) VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER TOCHTERUNTERNEHMEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen betreffen mit 66.771 EUR Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2014: 40.427 EUR).

Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpool-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von 384 EUR (2014: 384 EUR). Im Zusammenhang mit abgegrenzten Kaufpreiszahlungen für Flugzeuge sind Verbindlichkeiten von 10.006 EUR (2014: 17.908 EUR) 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:

TEUR	Anhang	2015		2014	
		Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	122.383	122.383	118.395	118.395
Forderungen gegen Tochterunternehmen	34e	31.459	31.459	64.219	64.219
Gesamte Darlehen und Forderungen		153.842	153.842	182.614	182.614
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit positiven Marktwerten		3.637	3.637	12.929	12.929
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		270	270	3.738	3.738
Finanzschulden	16	(606.806)	(573.805)	(671.385)	(681.297)
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k, i	(406.423)	(406.423)	(197.622)	(197.622)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		(9.382)	(9.382)	(3.753)	(3.753)
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(1.022.611)	(989.610)	(872.760)	(882.672)
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit negativen Marktwerten		(45.292)	(45.292)	(60.513)	(60.513)
		(910.154)	(877.153)	(733.992)	(743.904)

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 81 bis 92 dieses Berichts. Die Mitglieder des Boards of Directors halten 3,13 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2014: 4,31 %).

Die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit einem wesentlichen Aktionär und den nahestehenden Personen in diesem Zusammenhang jeweils zum 31. Dezember stellen sich wie folgt dar:

TEUR	2015	2014
Etihad Airways PJSC		
Sonstige Erlöse	633	0
Erhaltene Anzahlungen	20.000	0
Sonstige Forderungen	633	0
EA Partners I B.V.		
Finanzschulden	120.061	0
Deposit	7.182	0
Zinsaufwand	3.330	0
Stichting EA Partners I		
Langfristiges Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	2.047	0

Die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit Konzerngesellschaften jeweils zum 31. Dezember stellen sich wie folgt dar:

TEUR	2015	2014
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG		
Umsatz	21.600	20.380
Darlehen	122.383	118.395
Zinserträge	9.484	9.521
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.733	680
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	164.866	173.951
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	142.723	878
Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH		
Umsatz	24	24
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	47	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.310	0
airberlin technik GmbH		
Umsatz	291	386
Zinserträge	0	0
Aufwand aus Ergebnisabführungsverträgen	26.162	15.047
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	61	46
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	66.771	40.427
Leisure Cargo GmbH		
Umsatz	26	34
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5	7.829
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1	0
Air Berlin 1. – 9. LeaseLux Sàrl		
Umsatz	105	152
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.711	164
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.535	8.535
Air Berlin Finance B.V.		
Umsatz	54	69
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	332	218
Zinsen Wandelanleihen	32.924	17.738
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	165.388	165.224
Air Berlin Holding Ltd.		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5.485	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	46.654	140
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH		
Umsatz	1	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	242	1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	2
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH		
Umsatz	4	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	8	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1

TEUR	2015	2014
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH		
Umsatz	4	0
Zinserträge	0	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7	1
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH		
Umsatz	0	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsatz	4	4
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	75	5
Air Berlin Vierte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsatz	0	4
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	5
Air Berlin Finance GmbH		
Umsatz	2	2
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	39	115
AB Finance II GmbH (vormals: dba)		
Umsatz	50	61
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	144	12
Belair Airlines AG		
Erhaltene Dividende	464	833
Umsatz	3.821	2.940
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	433	257
CHS Holding Service GmbH		
Umsatz	12	21
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	3
Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG		
Umsatz	0	42
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	21
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG		
Umsatz	64	101
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	17	28
Niki Luftfahrt GmbH		
Umsatz	7.178	6.514
Zinsaufwand	52	57
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.340	138
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.470	9.372

N) ARBEITNEHMER

Für die Gesellschaft ist ein Director tätig (2014: ein Director). Informationen über die Vergütung der Directors sind im Konzernanhang in Abschnitt 23 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 81 bis 92 enthalten. Für die Gesellschaft sind zusätzlich die Mitglieder des neu gegründeten Management Boards (Abschnitt 23) tätig. Weiterhin sind für die Gesellschaft 9 Non-Directors (2014: 11) tätig.

35. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Tochtergesellschaften:

Tochtergesellschaften ¹	Eingetragen in	2015	2014
AB Dritte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	0	0
AB Vierte Flugzeugvermietungs GmbH (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	0	0
Air Berlin Finance B.V. ²	Niederlande	0	0
Air Berlin Finance GmbH ²	Deutschland	0	0
Air Berlin Finance II GmbH	Deutschland	0	0
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	Deutschland	0	0
Air Berlin Ltd. & Co. Verwaltungs KG (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	0	0
Air Berlin Ltd. & Co. Service Center KG	Deutschland	0	0
airberlin technik GmbH	Deutschland	0	0
airberlin technik Slovakia s.r.o.	Slowakei	0	0
Air Berlin Holding Limited	Vereinigtes Königreich	0	0
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin 9. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	0	0
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH	Deutschland	0	0
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH	Deutschland	0	0
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH	Deutschland	0	0
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	0	0
AB Sechste Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	0	0
AB Siebte Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	0	0
AB Zwölfte Flugzeugvermietungs GmbH & Co. KG (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	0	0
Air Berlin Americas Inc.	USA	0	0
Belair Airlines AG	Schweiz	0	0
Air Berlin Bermuda Co. Ltd.	Bermuda	0	0
CHS Switzerland AG	Schweiz	0	0
CHS Holding & Services GmbH	Deutschland	0	0
ELB - Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH	Österreich	0	0
ELB - Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH & Co. KG	Österreich	0	0
ELG - Luftverkehrsholding GmbH	Österreich	0	0
Gehuba Beteiligungs-Verwaltungs GmbH	Österreich	0	0
Gemuris Beteiligungsverwaltungs GmbH	Österreich	0	0
JFK Stiftung	Schweiz	0	0

Tochtergesellschaften ¹	Eingetragen in	2015	2014
Leisure Cargo GmbH	Deutschland	0	0
NIKI Luftfahrt GmbH	Österreich	0	0
NIKI Luftfahrt Limited	Vereinigtes Königreich	0	0
NL AB Beteiligungs GmbH	Österreich	0	0
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	0	0
Air Berlin Employee Share Trust	Vereinigtes Königreich	0	0

1 Die Aufstellung beinhaltet sämtliche Tochtergesellschaften der Air Berlin PLC.

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

Außer am Air Berlin Employee Share Trust, der NIKI Luftfahrt GmbH hält die Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.

Zudem hält die Gruppe die folgenden Equity Beteiligungen:

Equity Beteiligungen	Eingetragen in	Anteile	2015	2014
Airberlin holidays GmbH (ehemals: Binoli GmbH)	Deutschland	49,0%	0	0
THBG BBI GmbH	Deutschland	35,0%	0	0
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.	Türkei	29,5%	0	0
AuSoCon Berlin Call Center GmbH ¹	Deutschland	20,0%	0	0
Topbonus Ltd.	Vereinigtes Königreich	30,0%	0	0
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH	Deutschland	20,0%	0	0
E190 Flugzeugvermietung GmbH	Österreich	24,0%	0	0

1 in Liquidation

SONSTIGE ANGABEN

GLOSSAR LUFTFAHRT

ANCILLARY REVENUE

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

APU

Auxiliary Power Unit – ein Hilfskraftezeuger, der hauptsächlich in Flugzeugen verwendet wird.

ASK

Angebotene Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkauften 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.

IMPRESSUM

REGISTRIERTER SITZ DER GESELLSCHAFT

c/o Browne Jacobson LLP
6 Bevis Marks, Bury Court
London EC3A 7BA
United Kingdom

INVESTOR RELATIONS-KONTAKT

Saatwinkler Damm 42 – 43
13627 Berlin, Deutschland
E-Mail: ir@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Registrier

registrar services GmbH
Mergenthalerallee 15-21
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

TEXT, KONZEPTION UND GESTALTUNG

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

Redaktionsschluss: 27. April 2016

FINANZKALENDER

2016

REPORTING TERMINE

28. April 2016	Veröffentlichung Geschäftsbericht 2015
12. Mai 2016	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 31. März 2016 (Q1) Analysten & Investoren Conference Call
15. Juni 2016	Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London Heathrow
11. August 2016	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2016 (Q2) Analysten & Investoren Conference Call
16. November 2016	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2016 (Q3) Analysten & Investoren Conference Call

TERMINE VERKEHRSAHLEN

4. Mai 2016	Verkehrszahlen April 2016
8. Juni 2016	Verkehrszahlen Mai 2016
7. Juli 2016	Verkehrszahlen Juni 2016
5. August 2016	Verkehrszahlen Juli 2016
8. September 2016	Verkehrszahlen August 2016
7. Oktober 2016	Verkehrszahlen September 2016
4. November 2016	Verkehrszahlen Oktober 2016
8. Dezember 2016	Verkehrszahlen November 2016

