

2016

AIRBERLIN GESCHÄFTSBERICHT



- ▶ **NEW AIRBERLIN:**
UMFASSENDE NEUFORMULIERUNG DES GESCHÄFTSMODELLS
- ▶ **AUF DEM WEG ZUM FOKUSSierten DUAL-HUB
NETZWERK-CARRIER**

KENNZAHLEN

2016

FINANZIELLE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2016 vs. 2015 in Prozent	2016	2015*	2014*
Umsatz (in Mio. EUR)	-7,3	3.785,4	4.081,8	4.158,4
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	-10,0	3.339,3	3.631,1	3.736,0
EBITDAR (in Mio. EUR)	-70,8	90,6	358,9	351,2
EBIT (in Mio. EUR)	-117,3	-667,1	-307,0	-293,8
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	-75,1	-781,9	-446,6	-376,7
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-71,5	-6,93	-4,04	-3,31
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	-2,9	1.382,6	1.418,4	1.863,6
Mitarbeiter (31.12.)	-4,4	8.481	8.869	8.440

OPERATIVE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2016 vs. 2015 in Prozent	2016	2015*	2014*
Fluggäste (PAX)	-4,4	28.920.991	30.249.263	31.716.202
Flugumsatz pro PAX (Yield)	-3,8	115,46	119,99	120,07
Angebotene / geflogene Sitzkilometer (Mrd.; ASK)	-2,7	54,34	55,84	59,03
Gesamtumsatz pro ASK (RASK; EURct)	-4,7	6,97	7,31	7,04
Gesamtkosten pro ASK (CASK; EURct)	+2,3	8,19	7,86	7,54
Verkaufte Passagierkilometer (Mrd.; RPK)	-2,5	45,82	47,01	49,27
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	+1,0**	84,3	84,2	83,5
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-2,2	135	138	147
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	-9,2	139	153	149

* Einige Angaben weichen aufgrund von Änderungen der Bilanzierung von in den Vorjahren veröffentlichten Zahlen ab. Erläuterungen hierzu siehe Anhangangabe 20 auf Seite 142.

** Prozentpunkte

Zu den Definitionen der Performance-Indikatoren siehe Erläuterungen im Glossar auf Seite 175.

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	97	JAHRESABSCHLUSS
2	Vorwort des Chief Executive Officer Thomas Winkelmann	97	Jahresabschluss des Konzerns und Jahresabschluss der Gesellschaft
5	Brief des Chairman of the Board	108	Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft zum 31. Dezember 2016
7	Das Board of Directors		
9	Das Management Board		
12	DIE AIRBERIN AKTIE	175	SONSTIGE ANGABEN
14	STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT	175	Glossar
		176	Impressum
		177	Unternehmenskalender 2017
14	Bericht zur Geschäftslage		
30	Verantwortung		
35	Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten		
50	Bericht zu Prognosen und Sonstige Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung		
52	Nachtragsbericht		
53	GOVERNANCE		
53	Corporate Governance Bericht		
64	Bericht des Prüfungsausschusses		
69	Bericht über die Vergütung der Directors		
69	JÄHRLICHE ERKLÄRUNG DES CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS IM NAMEN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES		
72	Vergütungsrichtlinie für Directors		
82	JÄHRLICHER BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS		
89	Bericht der Directors		
91	Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und der Jahres- abschlüsse		
94	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers an die Mitglieder der Air Berlin PLC		

AN UNSERE AKTIONÄRE

VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER



THOMAS WINKELMANN

Sehr geehrte Aktionäre,

für airberlin hat eine neue Zeitrechnung begonnen. Im Geschäftsjahr 2016, das dieser Geschäftsbericht behandelt, wurde die strategische Kehrtwende eingeleitet. Mein Auftrag ist es nun, die neue airberlin zum Erfolg zu führen. Das heißt auch, die bestehende Strategie kritisch zu hinterfragen. Nichts ist in Stein gemeißelt. Den ehemaligen sogenannten Hybrid-Carrier, der alles machen wollte, dies aber nicht liefern konnte, bauen wir um: in eine fokussierte Netzwerk-Airline, die neue airberlin. Wir konzentrieren uns künftig mit 75 Flugzeugen und den zwei Drehkreuzen Berlin und Düsseldorf auf die Langstrecke und auf deutsche und europäische Metropolenflughäfen.

Grundlegende erste Maßnahmen zum Aufbau unserer neuen Struktur haben wir schon erledigt: Das Wet-Lease-Abkommen über 38 Flugzeuge der A320-Familie mit der Lufthansa Group macht gute Fortschritte: Die Zusammenarbeit zwischen airberlin und der Lufthansa Group funktioniert, 35 von 38 Flugzeugen befinden sich bereits erfolgreich in Betrieb. Auch konnten wir mit dem Wet-Lease-Abkommen Arbeitsplätze am Luftverkehrsstandort Deutschland nachhaltig sichern.

Die Trennung vom saisonabhängigen Touristik-Geschäft ist angelaufen. In einem ersten Schritt haben wir zum Sommerflugplan 2017 unsere 35 Ferienflieger zu NIKI überführt. In diesem Zusammenhang verkaufen wir NIKI an die Etihad Investment Holding, die anstrebt diesen Geschäftsbereich gemeinsam mit der TUI AG in eine neue Airline-Gruppe einzubringen.

Die neue airberlin ist von Berlin und Düsseldorf aus jetzt schon der USA-Experte. Keine andere Airline bietet von diesen beiden Städten mehr Verbindungen in die USA an als airberlin. Diese Position bauen wir weiter aus: Ab Mai erweitern wir unser Langstreckenangebot um weitere Strecken.

Dabei sind unsere beiden Drehkreuze zwei starke Märkte, um die uns viele Wettbewerber beneiden. Berlin als starker Incoming-Markt, der seit über zehn Jahren schneller als der Durchschnitt aller deutschen Flughäfen wächst. Düsseldorf liegt im Herzen einer der attraktivsten Märkte Europas mit starkem Business-Geschäft. Für airberlin ist Düsseldorf daher ein starker und verlässlicher Partner. Berlin kann erst so richtig Fahrt aufnehmen, wenn der BER eröffnet ist. Bis dahin müssen wir mit Tegel leben. Wir bieten als einzige Airline Langstrecken in nennenswertem Umfang ab Berlin an und leiden wie keine zweite Airline unter den Kapazitätsengpässen in Tegel und den unsicheren Zukunftsaussichten des BER.

Ich habe für die vor uns liegenden Aufgaben ein eigenes Ressort eingerichtet. Neil Mills wird sich als Chief Transformation Officer mit seinem Team voll darauf konzentrieren, die Gesamtpフォーマンス der airberlin zu verbessern. Dabei gibt es keine Tabus. Hierzu ein paar aktuelle Beispiele: Die Erträge pro Passagier, also die Yields, sind angesichts des großen Wettbewerbs in der Branche unter Druck. Wir überprüfen daher derzeit unsere Vertriebsstrategien. Der Start der Langstrecke nach Hongkong ist verschoben, denn zuerst muss der Business Case stimmen. Weitere Schwerpunkte sind die Verbesserung des Kundenservice, die konsequente Digitalisierung und die straffere Führung unserer Dienstleister.

Unsere Aufgabe ist es, die neue airberlin im Markt zu positionieren. Dazu müssen wir auch die Kostenstruktur der airberlin nachhaltig verbessern. Für diesen Kurs haben wir das Vertrauen unserer Shareholder. Und deshalb freue ich mich, dass unser Partner Etihad Airways voll hinter uns steht. Unsere exzellente Partnerschaft mit Etihad Airways währt seit gut fünf Jahren und wird fortgeführt.

In der Rückschau ist festzustellen: Das Finanzergebnis für 2016 ist hochgradig unbefriedigend. Es ist noch geprägt vom alten Geschäftsmodell eines Hybrid-Carriers, der es allen recht machen wollte, mit jedoch zu hohen Kosten und zu geringen Erträgen. Es enthält aber auch Elemente des Neubeginns. Denn der Neubeginn erfordert es, Ballast abzuwerfen. Das machte umfangreiche Neubewertungen nötig, die sich in Bilanz und Ergebnis niederschlugen. Damit gehen wir aber mit leichterem Gepäck ins neue Geschäftsjahr, auch wenn dessen erste Hälfte noch deutlich vom Übergang geprägt sein wird. 2017 wird der airberlin und unseren Mitarbeitern einiges abverlangen. Aber wir haben uns mit einem klaren Plan auf den Weg gemacht. Und wir machen aus der airberlin wieder eine attraktive Airline. Attraktiv für Mitarbeiter, Passagiere und neue Partnerschaften und Kooperationen.



Thomas Winkelmann
Chief Executive Officer

BRIEF DES CHAIRMAN OF THE BOARD



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

Fundamentale Restrukturierung von airberlin

Das Geschäftsmodell von airberlin – die Einplattform-Strategie mit der Bedienung unterschiedlicher Marktsegmente aus zahlreichen Basen, verbunden mit hoher Saisonalität und daraus folgenden strukturellen Ineffizienzen – ist angesichts der Veränderungen in den internationalen Märkten nicht mehr ausreichend zukunftsfähig. Im zweiten Halbjahr 2016 wurde daher dessen umfassende Überprüfung eingeleitet und eine fundamental veränderte Unternehmensstrategie entwickelt. airberlin stellte sich in der Folge als fokussierter Netzwerk-Carrier neu auf. Im Mittelpunkt stehen die Neugestaltung des Netzwerks und eine wesentliche Verringerung der Saisonalität. Das klare Ziel ist ein ganzjährig planbarer und gut ausgelasteter Betrieb mit einem geringeren Bedarf an Flugzeugen.

Die Grundvoraussetzungen hierzu wurden mit zwei richtungsweisenden Transaktionen geschaffen. Zum einen haben wir eine über sechs Jahre laufende Wet-Lease-Vereinbarung über 38 Maschinen der A320 Familie an die Lufthansa Group abgeschlossen. Diese Vereinbarung bringt für airberlin erhebliche Planungssicherheit und erlaubt es, die Überkapazitäten abzubauen sowie die Kosten des Restrukturierungsaufwand zu begrenzen.

Des Weiteren ist geplant, das hauptsächlich europäische Tourismusgeschäft mit seinen saisonalen und die Effizienz reduzierenden Schwankungen an Etihad Investment Holding Company LLC zu veräußern. Etihad Airways Group plant, die Anteile in eine neue Airline-Gruppe mit TUI AG einzubringen.

Die genannten Maßnahmen werden damit wesentlich dazu beitragen, das Geschäftsmodell von airberlin an die veränderten Bedingungen anzupassen und das Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen. Die Gesellschaft konzentriert sich zukünftig auf eine klare Dual-Hub-Strategie mit den Drehkreuzen Berlin und Düsseldorf. Das Langstreckenportfolio wird durch zusätzliche, strategiekonforme Destinationen, höhere Frequenzen und ertragsstarke Routen verbessert und erweitert.

Die Attraktivität und Verfügbarkeit des Produkts wird insbesondere für Geschäftsreisende erhöht. So ist das Produktangebot von airberlin inzwischen konsistent auf zwei Klassen ausgerichtet. Die Langstrecke verfügt in der Business Class durchweg über Lie-Flat-Sitze. Ebenfalls komplett durchgeführt ist die Restrukturierung und Harmonisierung der airberlin Flotte auf eine einheitliche Flotte ausschließlich bestehend aus Airbus Maschinen.

Arbeit des Board of Directors

Die Arbeit des Board of Directors und seiner Ausschüsse während des Geschäftsjahres 2016 wird detailliert im Corporate Governance Bericht ab Seite 53 dieses Geschäftsberichts erläutert.

Personalien

BOARD OF DIRECTORS

Herr Nicolas Teller ist mit Wirkung zum 30. Juni 2016 aus dem Board of Directors zurückgetreten. Herr Teller hatte airberlin seit dem Börsengang der Gesellschaft im Jahr 2006 als Non-Executive Director begleitet. Zum Ende des Geschäftsjahres 2016 ist Herr Dr. Lothar Steinebach aus dem Board zurückgetreten. Er war seit 1. Oktober 2013 Non-Executive Director der Air Berlin PLC. Das Board dankt den beiden Herren für ihr Engagement für die Gesellschaft.

Herr Stefan Pichler, Chief Executive Officer der Air Berlin PLC seit 1. Februar 2015, hat auf eigenen Wunsch das Unternehmen Ende Januar 2017 verlassen, nachdem er zwei Jahre lang die strategische Neuausrichtung der Unternehmensgruppe vorangetrieben hatte. Er hat erfolgreich die Grundlage für die neue airberlin geschaffen und einen umfassenden Restrukturierungsplan für die Fluggesellschaft erarbeitet. Das Board of Directors dankt Herrn Pichler für seine unermüdlichen Anstrengungen den Turnaround zu schaffen.

MANAGEMENT BOARD

Zum 1. März 2016 hat das Board of Directors mit Herrn Neil Mills als neuen Chief Strategy & Planning Officer (CSPO) und Herrn Oliver Iffert als neuen Chief Operations Officer (COO) zwei international erfahrene Topmanager berufen. Neil Mills übernahm am 3. April 2017 den im Zuge der Umsetzung der neuen Unternehmensstrategie neu geschaffenen Posten des Chief Transformation Officer (CTO). Das neue Ressort fasst sämtliche Aktivitäten zur Stärkung der Gesamtleistung der neuen airberlin zusammen.

Herr 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. Herr Dimitri Courtelis ist mit Wirkung zum 15. September 2016 zum Chief Financial Officer (CFO) der airberlin group ernannt worden. Der Finanz- und Luftfahrtexperte hatte bereits im November 2015 die Funktion als stellvertretender Finanzvorstand übernommen. Der bisherige Chief Financial Officer, Herr Arnd Schwierholz, legte sein Amt auf eigenen Wunsch nieder und verließ die Gesellschaft. Am 1. März 2017 wurde Herr Götz Ahmelnmann neuer Chief Commercial Officer (CCO) von airberlin. Er kam von Etihad Airways zu airberlin zurück und bringt seine internationalen Vertriebserfahrungen in den Ausbau von airberlin als fokussierter Netzwerk-Carrier ein. Der bisherige CCO Julio Rodriguez nahm ab 1. März 2017 seine Tätigkeit als Chief Commercial Officer (CCO) der Tochtergesellschaft NIKI auf.

THOMAS WINKELMANN NEUER CEO VON AIRBERLIN

Am 1. Februar 2017 übernahm Herr Thomas Winkelmann die Funktion des Chief Executive Officer (CEO).

Thomas Winkelmann wird die Restrukturierung und Neuausrichtung des Unternehmens fortsetzen. Er verfügt über 18 Jahre erfolgreiche Erfahrung in der Luftfahrt und begann seine Karriere bei der Lufthansa Group; zuletzt war er Chief Executive Officer des Lufthansa Drehkreuzes München. Das Board of Directors ist überzeugt, mit Thomas Winkelmann eine ausgewiesene Führungskraft und eine der erfahrensten und anerkanntesten Persönlichkeiten der internationalen Luftfahrtindustrie für airberlin gewonnen zu haben.

EIN WORT IN EIGENER SACHE

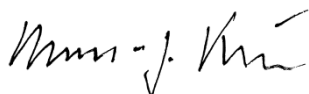
Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre der Air Berlin PLC, sehr geehrte Geschäftspartner und Freunde der Gesellschaft, nach über elf Jahren als Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft und davon gut sechs Jahren als dessen Chairman werde ich Mitte Mai 2017 diese Funktion niederlegen.

Unsere airberlin hat in diesen Jahren einige Turbulenzen durchflogen und war mit zahlreichen widrigen Markteinflüssen konfrontiert. Folgen einer fragwürdigen fiskalischen Regulierung, Nichtfertigstellung des neuen Heimatflughafens, Folgen von Terrorgefahr und Naturkatastrophen, hochdynamische Veränderungen in den Märkten, aber auch eigene Fehler etwa im akquisitorischen Bereich – airberlin hat das Board über die vielen Jahre stets in hohem Maße gefordert. Es war und ist immer meine Überzeugung gewesen, dass Manager und Board-Mitglieder mit Erreichen eines bestimmten Alters ihre Aufgaben in jüngere Hände übergeben sollten. Andererseits sehe ich nach dem Kraftakt der eingeleiteten Neuausrichtung airberlin nun auf einem guten Weg. Somit ist ein guter Zeitpunkt gekommen, meine Aufgaben zu übergeben. Ich gebe meine Aufgaben mit großer Zuversicht in die Zukunft des Unternehmens weiter! Die fundamentale Neuausrichtung der Gesellschaft und die grundlegende Weiterentwicklung des Geschäftsmodells hin zu einem fokussierten Netzwerk-Carrier mit den Drehkreuzen Berlin und Düsseldorf, europäischem Metropolenverkehr und attraktiven Langstreckenangebot weisen in die richtige Richtung!

Ich danke allen, die mich über die Jahre hinweg bei airberlin begleitet und in meiner Arbeit für das Unternehmen unterstützt haben und wünsche dem Unternehmen und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Glück und Erfolg.

Dank

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



Dr. Hans-Joachim Körber

Chairman of the Board of Directors

DAS BOARD OF DIRECTORS

Executive Director

THOMAS WINKELMANN

Chief Executive Officer (CEO)

Thomas Winkelmann, geboren 1959 in Hagen, Deutschland, ist seit 1. Februar 2017 Chief Executive Officer (CEO) der Air Berlin PLC. Thomas Winkelmann studierte Linguistik und alte Geschichte an der Freien Universität Berlin und der Universität in Münster. Als Postgraduierte setzte er seine Studien im Fach Betriebswirtschaftslehre fort. 2004 schloss er erfolgreich das Advanced Management Program an der Harvard Business School in Boston ab. Nach unterschiedlichen Managementpositionen in den USA und Deutschland, startete Thomas Winkelmann 1998 seine Karriere bei der Lufthansa Group, wo er zunächst für Südamerika und die Karibik verantwortlich war. Von 2000 bis 2006 war er als Vice President für Lufthansa Group in Nord- und Südamerika verantwortlich. Von September 2006 bis Oktober 2015 war er CEO der Lufthansa Group Low-Cost-Tochter Germanwings. Nach der Ankündigung der Integration von Germanwings in Eurowings wurde Thomas Winkelmann zum Chief Executive Officer des Lufthansa Drehkreuzes München benannt. Herr Winkelmann ist verheiratet, hat zwei Kinder und wohnt in Berlin.

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 war von Oktober 2006 bis Mai 2016 President und Chief Executive Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate. Danach wurde er President und Chief Executive Officer der Etihad Aviation Group. Bevor er zu Etihad kam 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 und seit dem 24. Januar 2012 Vice Chairman des Board of Directors.

JOACHIM HUNOLD

Co-Vice Chairman of the Board of Directors

Geboren 1949 in Düsseldorf, Deutschland. Herr Hunold studierte Jura und 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. Herr van Luijk studierte Wirtschaftswissenschaften und begann seine berufliche Laufbahn 1969 bei KLM Royal Dutch Airlines. Dort hatte er bis 1999 zahlreiche internationale Management-funktionen inne, zuletzt als Executive Vice President Passenger Sales and Services sowie als Chairman des Joint Ventures zwischen KLM und der US-Fluggesellschaft Northwest Airlines. Herr van Luijk ist Berater des Chairman von Jet Airways, Chairman des Supervisory Board von Eyescan, 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 war von Oktober 2006 bis Mai 2016 Chief Financial Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinten Arabischen Emirate. Zudem war er Group Chief Financial Officer der Etihad Aviation Group. Zuvor hatte er mehrere Board- und Managementpositionen bei KPMG, der Ansett Group und bei Gulf Air inne. Als Chartered Accountant verfügt Herr Rigney sowohl über einen Abschluss als Bachelor als auch als Master of Business Administration der RMIT Universität in Melbourne. 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 Sabancı bis 1993 als Finanzanalyst bei Morgan Stanley & Co, Inc. tätig. Den Grad des MBA mit Schwerpunkt auf dem Internationalen Finanzwesen erwarb er 1995 an der Columbia Business School. 1997 bis 2004 hatte er diverse Managementpositionen bei H.Ö. Sabancı Holding A.Ş. inne. Im März 2004 legte Ali Sabancı dort seine Ämter nieder und wechselte als Mitglied des Board zur ESAS Holding A.Ş. Herr Sabancı widmet sich in seiner Position als Chairman des TOBB Young Entrepreneurs Council Projekten wie dem Angel Investing, der Global Entrepreneurship Week, dem Entrepreneurs Club und dem G3 Forum zur Förderung unternehmerischen Handelns. Herr Sabancı ist seit 8. Mai 2009 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

JOHANNES ZURNIEDEN

Geboren 1950 in Bergisch-Gladbach, Deutschland. Herr Zurnieden studierte Jura und Psychologie. Seit 1973 ist er 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. Johannes 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



Thomas Winkelmann
Chief Executive Officer
(CEO)



Dimitri Courtelis
Chief Financial Officer
(CFO)



Götz Ahmelnmann
Chief Commercial Officer
(CCO)



Oliver Iffert
Chief Operations Officer
(COO)



Neil Mills
Chief Transformation Officer
(CTO)



Dr. Martina Niemann
Chief People Officer
(CPO)

THOMAS WINKELMANN

Chief Executive Officer (CEO)

Als CEO trägt Thomas Winkelmann die Verantwortung für alle Unternehmen und Marken der airberlin group. Herr Winkelmanns Lebenslauf ist auf Seite 7 dargestellt.

DIMITRI COURTELIS

Chief Financial Officer (CFO)

Geboren 1981 in Johannesburg, Südafrika. Herr Courtelis schloss sein Studium an der University of South Africa (UNISA) mit einem Bachelor of Commerce Degree in Accounting Sciences, ist Wirtschaftsprüfer (ICAA) und zertifizierter Fraud Examiner (ACFE). Seine berufliche Karriere begann er im Jahr 2000 als externer Revisor in Südafrika. Ab 2006 war er in der Transaktionsberatung bei Ernst & Young in Australien tätig. Von 2009 bis 2011 war er bei Deloitte ebenfalls in der Transaktionsberatung in Dubai angestellt, woraufhin er zu Etihad Airways in Abu Dhabi wechselte. Im Jahr 2013 wurde Dimitri Courtelis zum Chief Financial Officer von Air Serbia ernannt, wo er die Restrukturierung der Gesellschaft vorantrieb. Der Finanz- und Luftfahrtexperte hatte bereits im November 2015 die Funktion des stellvertretenden Finanzvorstands übernommen und wurde mit Wirkung zum 15. September 2016 zum Chief Financial Officer (CFO) der Air Berlin PLC ernannt.

GÖTZ AHMELMANN

Chief Commercial Officer (CCO)

Geboren 1971 in Kiel, Deutschland. Seit 1996 hatte Herr Ahmelmann verschiedene Positionen bei der Lufthansa Group inne. Nach Stationen im Produktmanagement und in der Unternehmensstrategie war er kaufmännischer Leiter für den Lufthansa Hub in Frankfurt. Anschließend war er als Vice President Sales and Services Europa für den Vertrieb der Lufthansa Group in 45 Ländern und das Ground Handling an über 100 Flughafenstationen verantwortlich. Bereits von Juli 2014 bis Mai 2015 war Götz Ahmelmann als Chief Commercial Officer (CCO) für airberlin tätig, woraufhin er zu Etihad Airways wechselte und erfolgreich alle Vertriebsprojekte bei den europäischen Etihad Airways Partner Airlines verantwortete. Seit 01. März 2017 hat Götz Ahmelmann wieder die Position des CCO der Air Berlin PLC inne.

OLIVER IFFERT

Chief Operations Officer (COO)

Geboren 1970 in Pforzheim, Deutschland. Herr Iffert begann seine Karriere 1997 bei der damaligen LTU (heute airberlin) als First Officer und war bis 2004 bei der LTU angestellt. Danach wechselte er zu Etihad Airways, wo er zuletzt als Vice President Flight Operations tätig war. Oliver Iffert verfügt über 20 Jahre Erfahrung als Flugzeugführer. Seit 1. März 2016 ist Herr Iffert Chief Operations Officer (COO) der Air Berlin PLC und verantwortlich für Flight Operations, Cabin Crew, Network Operations, Airport Operations und Maintenance Systems.

NEIL MILLS

Chief Transformation Officer (CTO)

Geboren 1971 in Pretoria, Südafrika. Herr Mills begann seine Karriere 1997 bei easyJet. 2009 war er zunächst Chief Financial Officer bei flyDubai, einem der schnellst wachsenden Low Cost Carrier weltweit. Daraufhin wurde er zum Chief Executive Officer der indischen Spice Jet ernannt, einer in den folgenden drei Jahren stark wachsenden Airline. Zuletzt leitete er als Chief Executive Advisor der Philippine Airlines Group deren Turnaround Team. Neil Mills war seit 1. März 2016 Chief Strategy & Planning Officer (CSPO) der Air Berlin PLC und hat seit 3. April 2017 das Ressort des Chief Transformation Officer (CTO) übernommen. Seine Zuständigkeiten umfassen unter anderem die Umsetzung der Unternehmensstrategie und die Transformation des Kerngeschäfts der neuen airberlin.

DR. MARTINA NIEMANN

Chief People Officer (CPO)

Geboren 1964 in Duisburg, Deutschland. Frau Dr. Niemann schloss ihr Studium an der Freien Universität Berlin als Diplom-Volkswirtin ab. Zunächst war sie als Managerin bei einer Kapitalbeteiligungsgesellschaft tätig, woraufhin sie zwei Jahre bei der Lufthansa Group beschäftigt war. Anschließend wechselte sie zum Kaufhof Konzern und war dort Leiterin Controlling für die Reisebüros. Seit 1995 hatte sie verschiedene Führungspositionen bei der Deutschen Bahn AG inne, u. a. Leiterin Personalcontrolling, Personalsteuerung und Konzernarbeitsmarkt und war, zuletzt als Bereichsleiterin Vergütungs- und Sozialpolitik tätig. Frau Dr. Niemann war seit dem 15. Februar 2012 Chief Human Resources Officer (CHO) und ist seit dem 3. April 2017 Chief People Officer (CPO) der Air Berlin PLC.

DIE AIRBERLIN AKTIE

Die Börsen waren 2016 einmal mehr zahlreichen politischen Einflüssen ausgesetzt, nicht zuletzt dem Referendum in Großbritannien. Dennoch dürften die Anleger insgesamt mit der Kursentwicklung zufrieden gewesen sein, erreichten doch einige Indizes insbesondere in den USA neue historische Höchststände. Auch der deutsche Leitindex DAX hat sich nach einem kräftigen Rückgang zu Jahresanfang im weiteren Jahresverlauf wieder deutlich erholt, ohne allerdings die im April 2015 kurzfristig markierten Höchststände zu erreichen. Der Index beendete, gemessen am Jahresschlussstand 2015, das Jahr 2016 mit einem Zugewinn von knapp sieben Prozent.

Die airberlin Aktie hat sich im Berichtsjahr 2016 per Saldo von ihrem Jahresschlusskurs 2015 bei 0,92 EUR auf 0,61 EUR zum Jahresende 2016 zurückgebildet. Ihren Jahreshöchststand markierte sie am 15. Januar bei 0,93 EUR, am 15. Dezember wurde mit 0,56 EUR der tiefste Schlusskurs markiert. Zum 30. Dezember 2016 hatte die Air Berlin PLC eine Marktkapitalisierung von 71,3 Mio. EUR. Der Free Float in der Definition der Deutsche Börse AG lag zum 30. Dezember 2016 bei 58,8 Prozent, die Kapitalisierung des Free Float betrug zum 30. Dezember 2016 41,9 Mio. EUR.

DIE AKTIE DER AIRBERLIN PLC

Daten zum 31.12.2016

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

Die mit den Aktien der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten werden ebenfalls im Anhang zum Konzernabschluss beschrieben.

HAUPTAKTIONÄRE DER AIR BERLIN PLC ZUM 31.12.2016

Aktionär	Anteil vom Stammkapital	Veränderung ggü. 31.12.2015
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 31.12.2016

Deutschland	56,35%
Vereinigte Arabische Emirate	29,22%
Türkei	12,10%
Österreich	0,69%
Schweiz	0,25%
Liechtenstein/Büdingen	0,03%
Andere EU-Staaten EWR	1,03%
Übrige Staaten	0,33%

AUSSTEHENDE ANLEIHEN ZUM 31.12.2016

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
8,0 %-Wandelanleihe	2014/ewig	300	N/A

Am 22. Februar 2017 hat airberlin im Rahmen eines Umtauschangebots für die ausstehende Wandelanleihe DE000A1HGM38 eine neue 8,5%-Wandelanleihe mit Laufzeit bis 2019 in Höhe von 125 Mio. EUR emittiert (ISIN: DE000A19DMC0). Inhaber der 6%-Wandelanleihe DE000A1HGM38 haben in Höhe eines Gesamtnennbetrages von 41,3 Mio. EUR von diesem Anbot Gebrauch gemacht. Außerhalb des Umtauschangebots wurden neue Wandelschuldverschreibungen mit einem Gesamtnennwert von 83,7 Mio. EUR ausgeben. Inhaber der 6%-Wandelanleihe DE000A1HGM38 übten ihre Put-Option mit Wirkung zum 6. März 2017 in einem Volumen von EUR 93,2 Mio. des Nominalwertes aus. Damit stand per 7. März 2017 noch ein Nominalwert von EUR 5,5 Mio. aus.

Inhaber der 1,5%-Wandelanleihe DE000A0NQ9H6 übten mit Wirkung zum 11. April 2017 ihre Put-Option in Höhe von EUR 4,6 Mio. des Nominalwertes aus, womit per 12. April 2017 noch ein Nominalwert in Höhe von EUR 0,2 Mio. ausstand.

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 unter ir.airberlin.com. Über das Kontaktformular auf der Homepage können Anleger auch direkt mit dem Investor Relations Team in Verbindung treten bzw. 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

	2016 vs. 2015 in Prozent	2016	2015*	2014*
Umsatz (in Mio. EUR)	-7,3	3.785,4	4.081,8	4.158,4
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	-10,0	3.339,3	3.631,1	3.736,0
EBITDAR (in Mio. EUR)	-70,8	90,6	358,9	351,2
EBIT (in Mio. EUR)	-117,3	-667,1	-307,0	-293,8
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	-75,1	-781,9	-446,6	-376,7
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-71,5	-6,93	-4,04	-3,31
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	-2,9	1.382,7	1.418,4	1.863,6
Mitarbeiter (31.12.)	-4,4	8.481	8.869	8.440

Operative Performance-Indikatoren

	2016 vs. 2015 in Prozent	2016	2015*	2014*
Fluggäste (PAX)	-4,4	28.920.991	30.249.263	31.716.202
Flugumsatz pro PAX (Yield)	-3,8	115,46	119,99	117,8
Angebotene / geflogene Sitzplatzkilometer (Mrd.; ASK)	-2,7	54,34	55,84	59,03
Gesamtumsatz pro ASK (RASK; EURct)	-4,7	6,97	7,31	7,04
Gesamtkosten pro ASK (CASK; EURct)	+2,3	8,19	7,86	7,54
Verkaufte Passagierkilometer (Mrd.; RPK)	-2,5	45,82	47,01	49,27
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	+1,0**	84,3	84,2	83,5
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-2,2	135	138	147
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	-9,2	139	153	149

* Einige Angaben weichen aufgrund von Änderungen der Bilanzierung von in den Vorjahren veröffentlichten Zahlen ab. Erläuterungen hierzu siehe Anhangangabe 20 auf Seite 142.

** Prozentpunkte

Zu den Definitionen der Performance-Indikatoren siehe Erläuterungen im Glossar auf Seite 175.

Profil

UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Air Berlin PLC (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 2016 ist auf Seite 53, die des Management Board auf Seite 56 und Veränderungen in Board und Management Board während des Geschäftsjahres 2016 sind auf den Seiten 53 bzw. 56 aufgeführt. Der Verwaltungssitz der Gesellschaft befindet sich in Berlin, Deutschland. Die Mitglieder des Management Board sind von dort aus tätig.

Die Luftfahrt-Tochtergesellschaft Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG ist eine internationale Linienfluggesellschaft und Mitglied der International Air Transport Association (IATA).

Gegen Ende des dritten Quartals des Berichtsjahres 2016 hat die Gesellschaft eine grundlegende Restrukturierung und Neuformulierung ihres Geschäftsmodells angestoßen (detaillierte Erläuterungen hierzu finden sich im nachfolgenden Kapitel „Geschäftsmodell und Strategie“ ab Seite 16). In diesem Zusammenhang hat airberlin im Dezember 2016 erstens mit der Lufthansa Group vertraglich vereinbart, dass die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG bis zu 38 Flugzeuge der A320 Familie inklusive Besatzungen an die Eurowings GmbH und die Austrian Airlines AG weitervermietet. Zweitens hat airberlin eine Vereinbarung zur Veräußerung aller indirekt gehaltenen Anteile an der österreichischen Tochtergesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH an die Etihad Investment Holding Company LLC getroffen. Die Vereinbarung mit der Lufthansa Group wurde inzwischen genehmigt.

Am Ende des Berichtsjahres 2016 beschäftigte die airberlin group 8.481 Mitarbeiter und betrieb eine Flotte von 139 Flugzeugen. 2016 beförderte airberlin 28,9 Millionen Passagiere.

SAFETY UND SECURITY MANAGEMENT

Sicherheit am Boden und in der Luft haben 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 schwerwiegenden 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

New airberlin: Umfassende Neuformulierung des Geschäftsmodells

Das bisherige Geschäftsmodell von airberlin hat in den vergangenen Jahren die kompetitiven Chancen der Fluggesellschaft effektiv begrenzt. Die Einplattform-Strategie mit der Bedienung unterschiedlicher Marktsegmente aus zahlreichen Basen innerhalb der DACH-Region Deutschland, Österreich und der Schweiz hat unter hoher Saisonalität sowie strukturellen Ineffizienzen gelitten und damit zu niedriger Produktivität geführt.

Im Sommer 2016 wurde daher eine umfassende Überprüfung des bestehenden Geschäftsmodells vorgenommen, woraufhin am 27. September eine neue Unternehmensstrategie vorgestellt wurde. Im Ergebnis soll deren Umsetzung zukünftig zu einer fundamentalen Veränderung des Geschäfts von airberlin führen. In der Vergangenheit hatte airberlin schon mehrere Restrukturierungen vorgenommen, welche jedoch die entscheidenden Problemstellungen nicht tatsächlich adressierten.

Das zentrale Ergebnis der Neugestaltung des Netzwerks stellt die Verringerung der Saisonalität dar. Dies führt zu einem geringeren Bedarf an Flugzeugen und einem eindeutigen Fokus auf einen ganzjährig planbaren Betrieb. Um die Restrukturierung nachhaltig wirksam zu gestalten und zur Minimierung der damit einhergehenden Kosten hat das Management zwei strategische Transaktionen abgeschlossen:

- ▶ Zum einen wurde eine Wet-Lease-Vereinbarung über bis zu 38 Maschinen der A320 Familie mit der Deutsche Lufthansa Group getroffen. Die Lufthansa Group wird diese Maschinen im Rahmen eines über sechs Jahre laufenden Wet-Lease- oder ACMIO-Abkommens übernehmen (ACMIO: Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance, Overhead). Das erste Flugzeug unter dieser Vereinbarung wurde im Februar 2017 in Dienst gestellt, inzwischen wurden 35 der 38 Maschinen an die Lufthansa Group zur Verfügung gestellt. Die restlichen drei Flugzeuge sind zum Start des Sommerflugplans 2018 geplant. Dem Branchenstandard entsprechend wird airberlin im Rahmen des ACMIO-Abkommens der Lufthansa Group Cockpit- und Kabinenpersonal zur Verfügung stellen, die technische Wartung vornehmen sowie Versicherungsleistungen und den Overhead übernehmen. Im Gegenzug erhält die Gesellschaft eine garantierte Minimumrate. Diese Vereinbarung bringt für airberlin erhebliche Planungssicherheit und erlaubt es, die Überkapazitäten abzubauen sowie den Restrukturierungsaufwand zu limitieren.
- ▶ Das Tourismusgeschäft unterliegt von Natur aus saisonalen Schwankungen. Mit der Veräußerung des touristischen Europa- und Nordafrikageschäfts der Gesellschaft inklusive der von ihr indirekt gehaltenen Anteile an der Tochtergesellschaft NIKI an Etihad Investment Holding wird sich airberlin von diesem volatilen Bereich trennen. Die Transaktion wurde am 5. Dezember 2016 angekündigt. Es wird erwartet, dass sie im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres zum Abschluss kommen wird. Etihad Investment Holding wird keine Mehrheitsanteile an NIKI halten noch die effektive Kontrolle über diese Gesellschaft übernehmen. Vielmehr sollen die Anteile in eine neue Airline-Gruppe eingebracht werden, die mehrheitlich von europäischen Investoren gehalten werden. Diese Allianz könnte in einen Zusammenschluss der deutschen TUIfly und dem Tourismusgeschäft von airberlin mit seinen insgesamt 35 Maschinen münden. 14 dieser Maschinen werden derzeit noch für airberlin group von TUIfly im Rahmen einer Wet-Lease-Vereinbarung betrieben. Im Ergebnis würde die

Vereinbarung dann beendet. Diese Maßnahmen werden zu einer Reduzierung der airberlin Flotte um weitere 21 Maschinen führen und haben liquide Mittel zur Finanzierung der Restrukturierung erbracht.

Die genannten Maßnahmen werden wesentliche Beiträge leisten, um airberlin in die notwendige schlanke und bedarfsgerechte Aufstellung zu bringen.

Entscheidend für den nachhaltigen Erfolg von airberlin ist die Verringerung der Komplexität des airberlin Geschäftsmodells. Dies führt zu maximierter operativer Effizienz und damit zu einer signifikant verringerten Kostenbasis – insbesondere bei den Personal-, Verwaltungs- und Leasingaufwendungen. Die Konzentration aller administrativen Aufgabenbereiche am Standort Berlin wird hierzu ebenfalls einen wesentlichen Beitrag leisten.

Gestärkt wird die neue airberlin insbesondere durch ein belastbares Netzwerk. Nach der Veräußerung des europäischen und nordafrikanischen Tourismusgeschäfts wird sich airberlin zukünftig auf eine klare Dual-Hub-Strategie mit den Drehkreuzen Berlin und Düsseldorf konzentrieren. Das derzeitige Langstreckenportfolio wird durch zusätzliche Destinationen, höhere Frequenzen und ertragsstarke Routen verbessert und erweitert. Mit der Bereitstellung hoher täglicher Frequenzen auf der Kurz- und Mittelstrecke werden zum einem Attraktivität und Verfügbarkeit des Produkts insbesondere für Geschäftsreisende erhöht und gleichzeitig die Zubringerkapazitäten für den Langstreckenverkehr gestärkt. Die Nachfrage in diesem Marktsegment ist weniger saisonal ausgeprägt und schafft damit Planbarkeit und operative Stärke innerhalb des Netzwerks. Das Netzwerk wird sich vornehmlich auf die Regionen Italien, Skandinavien und Osteuropa konzentrieren. Allerdings will airberlin seinen Marktanteil auch auf attraktiven innerdeutschen Routen für Geschäftsreisende ausweiten.

Als Folge dieser strukturellen Flugplananpassungen wird die Auslastung im Jahresverlauf deutlich verbessert werden. Dennoch: airberlin wird die Flexibilität ihres Geschäfts wahren, um schnell auf allfällige Marktchancen reagieren und diese nutzen zu können.

Das neue Netzwerk und neue Langstreckenziele wie Orlando, San Francisco, und Los Angeles wurden im Jahr 2016 angekündigt und werden im Mai und Juni des laufenden Geschäftsjahres in Betrieb genommen. Im Zuge der Einführung einer höheren Anzahl täglicher Frequenzen wurden die Verbindungen zu attraktiven Langstreckenzielen ausgeweitet und neue Codeshares mit Etihad Airways Partnern nach Neuseeland vereinbart.

Im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres gehen drei Airbus A330 Maschinen in Betrieb. Damit wird das konsistent auf zwei Klassen ausgerichtete Produktangebot von airberlin mit Lie-Flat-Sitzen in der Business Class komplettiert. Ebenfalls abschließend durchgeführt ist die Restrukturierung und Harmonisierung der airberlin Flotte auf eine einheitliche Narrow-Body-Flotte ausschließlich bestehend aus Airbus Maschinen. Da airberlin ihre Kundenangebote kontinuierlich ausweitet, werden „Buy-on-Board“ Service und Business Class Sitze nunmehr auf allen Kurz- und Mittelstrecken bereitgestellt.

Als direkte Folge der Verringerung der Anzahl der Basen und der Konzentration auf die Hubs Berlin und Düsseldorf werden die Auslastung der Crews verbessert und damit die operativen Kosten reduziert. Die historisch gewachsene Struktur von airberlin war geografisch ungleich auf-

gestellt. Die neue Aufstellung der airberlin bietet die Chance zur grundlegenden Neugestaltung des Geschäfts – mit einer effizienten operativen Plattform.

Die Kernprinzipien des Unternehmens lauten:

- ▶ Zusammenfassung aller operativen Funktionen in Berlin
- ▶ Konsolidierung der Belegschaft und hochgradige Automatisierung
- ▶ Konsolidierung der IT unter einer Single-Plattform-Philosophie
- ▶ Verringerung der Komplexität, Vereinfachung aller Prozesse
- ▶ Operative Stabilität via Integration von Funktionen und vorausschauende Entscheidungen
- ▶ Hoher Standardisierungsgrad bei der Bereitstellung des Produkts

Hinsichtlich der Belegschaft wird die neue airberlin nach der geplanten Veräußerung von NIKI, den europäischen und nordafrikanischen Tourismusaktivitäten, dem Wet-Lease-Abkommen mit der Lufthansa Group und der erfolgreichen Neuausrichtung des Geschäftsmodells schlanker aufgestellt sein. Mit der Straffung des Betriebs geht eine signifikante Reduzierung der Anzahl der Beschäftigten in der Wartung und der Zentrale einher. Aktuell verlaufen die diesbezüglichen Maßnahmen innerhalb der Planziele. Die angestrebte Personalstärke wird voraussichtlich bis Dezember des laufenden Geschäftsjahres erreicht werden.

Wertorientierte Steuerung

Unabhängig von der umfassenden Neuausrichtung des Unternehmens wird die organisatorische Steuerung der airberlin group klar wertorientiert sein. Die Neuausrichtung sowie die schlankere und weniger komplexe Struktur des Unternehmens werden Potenziale eröffnen zur Steigerung von Profitabilität und Cash Flow, zur Verbesserung der Liquidität und zum Abbau der Verschuldung.

Indikatoren wie die Durchschnittserlöse („Yield“) aus Flugumsatz und weiteren Dienstleistungen rund ums Fliegen pro Passagier stehen im Vordergrund der operativen Steuerung. Zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse entwickelt airberlin ihr kundenspezifisches IT-gestütztes Revenue und Yield Management System weiter. Zusätzliche operative Steuergrößen sind die Umsätze pro ASK („RASK“), die Kosten pro ASK („CASK“) sowie die Flotten- bzw. Flugzeugauslastung gemessen als Verhältnis der verkauften Passagierkilometer („RPK“) und der angebotenen Sitzplatzkilometer („ASK“). Zentrale ergebnisorientierte operative Steuergröße bleibt die Ertragsgröße EBITDAR (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent), also der Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragssteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten. Die Ergebnisabgrenzung EBITDAR wird allgemein in der Luftfahrt verwendet, da sie Vergleichbarkeit ermöglicht unabhängig davon, ob eine Airline ihre Flugzeuge kauft und abschreibt oder mietet und dafür Leasinggebühren zahlt.

Klare Serviceorientierung

Die neue airberlin wird ihr Produktangebot und ihre Kundenansprache kontinuierlich entlang der jeweiligen Kundenbedürfnisse und aktuellsten Trends optimieren und weiterentwickeln. Im Zent-

rum stehen die Optimierung der Preisgestaltung auf der Grundlage aktuellster Marktentwicklungen sowie die möglichst effiziente Generierung von zusätzlichen Umsätzen rund ums Fliegen.

Die kontinuierliche Verbesserung des Service stellt einen weiteren wesentlichen Faktor der kundenfokussierten Vertriebsstrategie dar. airberlin pflegt deshalb einen möglichst intensiven Kundenkontakt und nutzt alle relevanten Vertriebs- und Distributionskanäle. airberlin Flüge können über das Reisebüro oder den Reiseveranstalter 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 und die airberlin App. Die Bordkarte kann dort elektronisch gespeichert werden, wodurch der Papieraufwand entfällt.

Zahlreiche standardisierte Produkte 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, für manche Tarife gegen Gebühr. Über unser Online-Formular eingegangene Kundenbeschwerden werden generell innerhalb von 24 Stunden bestätigt.

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. Auf der Kurz- und Mittelstrecke können verschiedene kalte und warme Gourmet-Menüs in Zusammenarbeit mit dem Restaurant Sansibar auf Sylt oder der Wunsch-sitzplatz gewählt werden. Die Gäste der Economy Class können auf der Langstrecke XL Sitze buchen. Auf allen Plätzen der Business Class bieten wir ein hoch differenziertes Produktangebot.

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 ca. 650 oneworld® Premium-Lounges und auf der Langstrecke den höchsten Komfort bietenden multifunktionalen Sitz mit Relax- und FullFlat Liegeposition in komfortabler Länge und seine mehrstufige Massagefunktion. 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 2016 98,8 Prozent ihrer geplanten Flüge auch tatsächlich durchgeführt (Vorjahr: 99,5 Prozent; der leichte Rückgang im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus Streikaktivitäten bei anderen Fluggesellschaften, die für airberlin geflogen sind). Dieser Spitzenwert bei der so genannten Regularity-Kennzahl zeigt, dass airberlin zu den zuverlässigsten deutschen Airlines zählt.

topbonus: Doppelte Auszeichnung für Meilen Sammeln und Einlösen

Für die Leser des „manager magazins“ ist topbonus das beste Vielfliegerprogramm in der Kategorie: Meilensammeln in 2016 und gemäß einer Studie der Enterprise Travel Plattform switchfly war topbonus im Jahr 2016 das Programm mit der höchsten Verfügbarkeit von Sitzen für Prämienflüge in Europa – und das zum fünften 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, Shell und über 500 Online Shopping Portalen. Außerdem ist die airberlin VISA Card die einzige Vielflieger Kreditkarte, mit deren Umsatz man auch wertvolle Statusmeilen sammeln kann. Neu ist

das Online Hotelportal in Zusammenarbeit mit booking.com, bei dem die Teilnehmer mindestens 1.000 Meilen pro gebuchte Übernachtung erhalten. Die topbonus Teilnehmerzahl steigt weltweit mit einer Rate von circa 1.000 Teilnehmern pro Tag und dies seit mittlerweile über 2 Jahren.

Im Berichtsjahr nutzten 4,3 Millionen Teilnehmer die exklusiven Vorteile des Programms. 2015 waren es noch weniger als 4 Millionen. Sie sammeln auf allen Flügen von airberlin und NIKI, den Etihad Airways Partnern und allen oneworld® Partnern sowie der VISA Card Statusmeilen für zahlreiche exklusive Vorteile. Außerdem erhalten Teilnehmer bei allen Partnern Prämienmeilen, die für weltweite Prämien- und Freiflüge – auch für Partner – sowie für Business Class Upgrades und den Einkauf in einem umfangreichen Online Prämienshop eingelöst werden können. Die 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. Diese Zielgruppe wird daher mit innovativen Lösungen, auch hinsichtlich Komfort und Service, intensiv angesprochen. 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 ohne Mindestumsatz, das Ende 2016 fast 19.000 Unternehmen nutzten, verzeichnete 2016 einen Anstieg der Neuanmeldungen um zehn Prozent.
- ▶ „Business Pro“: zielt auf „BestBuy“ fokussierte Unternehmen ab und ermöglicht unter anderem die kostenfreie Umbuchung auch im „FlyClassic“ Tarif. „Business Pro“ nutzten Ende des Berichtsjahres 253 Unternehmen.
- ▶ „Business Prime“: dieses Firmenratenmodell bietet noch mehr Möglichkeiten, Flexibilität und attraktivere Flugpreise. „Business Prime“ nutzten Ende des Berichtsjahres 674 Unternehmen.

Das umfangreiche und individualisierbare airberlin Dienstleistungsangebot insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen („KMU“) wurde auch im Geschäftsjahr 2016 mit erfreulichem Erfolg angenommen. Insgesamt weist das Business Points Benefit-Programm („BP“) schon seit vielen Jahren hohe Zuwachsraten auf: In den letzten sieben Jahren ist die Anzahl um jahresdurchschnittlich 24 Prozent auf zuletzt 18.711 (2015: 17.029; 2014: 14.847) 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 Etihad Airways, Air Serbia und Virgin Australia, Darwin Airline und Air Bulgaria und Alitalia Punkte sammeln und Upgrades gegen Punkte einlösen. Ein eigenes Sales-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 ständig neue Lösungen entwickelt und angeboten. Gleichzeitig bleibt airberlin aber auch in Zukunft enger Partner der Firmenreisebüros und Travel Management Dienstleister sowie der Anbieter von Online Booking Systemen.

Enge internationale Zusammenarbeit

airberlin ist gut vernetzt: Mit einer Vielzahl von internationalen Fluggesellschaften bestehen enge Kooperationen und Codeshare Vereinbarungen. Diese wurden auch im Jahr 2016 systematisch ausgebaut, sodass mit 23 Partnern (Vorjahr: 21) Codeshare Vereinbarungen bestanden und diese den Fluggästen ein weltweites Streckennetz eröffneten. Zu den Partnerschaften zählten die enge strategische Kooperation mit Etihad Airways sowie den Etihad Airways Partnern, die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen **oneworld**[®]-Allianz und die Codeshare-Vereinbarungen mit weiteren Carriern.

Ende 2016 bestanden Codeshare-Partnerschaften mit Etihad Airways (der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate), American Airlines, Alitalia, 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 Air Baltic, Czech Airlines, mit der britischen flybe, Royal Jordanian, SriLankan Airlines, der indischen Jet Airways, Japan Airlines, Bulgaria Air, der thailändischen Bangkok Airways, Hainan Airlines (der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas), der italienischen Meridiana Fly und der schweizerischen Regionalairline Etihad Regional operated by Darwin Airline.

Durch die Vereinbarungen mit den Airline Partnern steht den Gästen ergänzend zu den airberlin Destinationen eine Vielzahl an Strecken zur Verfügung. Außerdem tragen die Kooperationen zu einer nachhaltig hohen Auslastung bei verminderten saisonalen Schwankungen bei. Auf Langstreckenflügen steht die strategische Zusammenarbeit mit Etihad Airways im Verkehr mit dem Mittleren Osten, Asien und Australien im Vordergrund, während im Transatlantikverkehr die Partnerschaften mit den Airlines der **oneworld**[®] Allianz die Schwerpunkte setzen.

Strategische Zusammenarbeit mit Etihad Airways Partners

Die weitreichende Partnerschaft von airberlin und Etihad Airways besteht seit Ende 2011 und umfasst auf ideale Weise die sich ergänzenden Streckennetze beider Fluggesellschaften. In den vergangenen Jahren wurde durch kontinuierliches Wachstum das Flugangebot für die Gäste beider Fluggesellschaften optimiert. Insgesamt begrüßten die beiden Fluggesellschaften in den Jahren 2015 und 2016 jeweils mehr als 700.000 gemeinsame Fluggäste pro Jahr. 2014 wurden mehr als 600.000 und 2013 rund 560.000 Fluggäste befördert.

Das gemeinsame Streckennetz umfasste 2016 220 Destinationen in 80 Ländern (2015: 216 Destinationen in 81 Ländern), das Portfolio umfasste 2016 weltweit 127 Codeshare-Strecken (2015: 107). airberlin Fluggäste profitieren insbesondere von den zahlreichen Umsteigemöglichkeiten des Etihad Airways-Hub Abu Dhabi in Richtung Asien, Mittlerer Osten und Australien. Umgekehrt gewinnen die Fluggäste von Etihad Airways Zugang zum europäischen Netz von airberlin. Über sechs Flughäfen der DACH-Region können europäische Fluggäste insgesamt 70 wöchentliche Codeshare-Flüge nach und von Abu Dhabi nutzen (Stand: April 2017).

Neben der Zusammenarbeit mit Etihad Airways bestehen weitere enge Kooperationen im Rahmen von Etihad Airways Partners. Dazu zählen die Fluggesellschaften Alitalia, Jet Airways, Air Serbia, Air Seychelles und Etihad Regional. Den Reisenden wird ein kombiniertes Streckennetz von mehr als 400 Reisezielen auf sechs Kontinenten geboten. Hohe Komfortmaßstäbe und herzliche Gastfreundlichkeit am Boden und über den Wolken manifestieren das Versprechen, für ein dauerhaftes Erlebnis zu sorgen, gleich mit welcher Airline der Gast fliegt. 2016 reisten auf Basis der Partnerschaften mit den Airlines der Etihad Airways Partners 1.430.000 Fluggäste.

Globale Allianz oneworld®

airberlin ist seit 2012 Mitglied der globalen Allianz **oneworld®**. Unter **oneworld®** haben sich zahlreiche namhafte internationale Luftverkehrsgesellschaften zusammengeschlossen: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LATAM, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7 Airlines und SriLankan Airlines sowie zahlreiche weitere angeschlossene Mitglieder, u. a. Cathay Dragon, LATAM Argentina, LATAM Colombia, LATAM Ecuador, LATAM Express und LATAM 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 die Kunden von airberlin außerdem über Zugangsmöglichkeiten zu einem weltumspannenden Streckennetz mit mehr als 1.000 Reisezielen in über 150 Ländern. 2016 nutzten mehr als 1.000.000 Fluggäste Partnerschaftsflüge von airberlin und ihren **oneworld®**-Partnern.

RAHMENBEDINGUNGEN

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Wachstum der Weltwirtschaft stagnierte in den letzten fünf Jahren auf enttäuschend niedrigen drei Prozent p.a. Durch die Umsetzung fiskalpolitischer Maßnahmen könnte jedoch die private Wirtschaftstätigkeit wieder stimuliert werden. So könnte sich ein durch die neue US-Administration aus den Weg gebrachter deutlicher makroökonomischer Wandel auf die Wachstumsaussichten und die Inflationsentwicklung in den Vereinigten Staaten und anderer Volkswirtschaften auswirken. Des Weiteren sollten die aktuellen Konjunkturimpulse in China die Nachfrage erhöhen und dadurch letztendlich das Wachstum der Weltwirtschaft ebenfalls unterstützen. Diese Entwicklung vorausgesetzt geht die OECD in ihrem Wirtschaftsausblick vom November 2016 davon aus, dass sich die Weltwirtschaft moderat auf 3,5 Prozent bis 2018 beschleunigen wird. Auch der IWF erwartet in seinem jüngsten „Economic Update“ vom Januar 2017 für das laufende Jahr eine leichte Wachstumsbeschleunigung von 3,1 auf 3,4 Prozent. Die Entwicklung der aufstrebenden Volkswirtschaften dürfte nach Ansicht von OECD und IWF uneinheitlich verlaufen. Insgesamt soll sich das Wachstum in den nächsten zwei Jahren aber allmählich beleben, da die Rezessionen in Brasilien, Russland und anderen Rohstoffländern allmählich abklingen.

Die OECD erwartet, dass die Volkswirtschaften der entwickelten Länder durch konjunkturstützende makroökonomische Maßnahmen und stabile Preise weiterhin gefördert werden, ein stärkeres Wachstum jedoch nur durch einen dauerhaften Anstieg des Lohnwachstums sowie der Unternehmensinvestitionen erzielt werden kann. Im OECD-Durchschnitt dürfte sich – fiskalpolitische Impulse in den USA vorausgesetzt – das BIP-Wachstum von 1,75 Prozent in 2016 auf knapp über 2,25 Prozent in 2018 erhöhen. Der IWF ist hier sogar noch etwas optimistischer.

Weiterhin unklar bleibt die Auswirkung des Brexit, da die Zukunft der institutionellen und handelsrechtlichen Beziehungen Großbritanniens mit der EU ungewiss ist. Die Aussichten für das Vereinigte Königreich erscheinen deutlich ungünstiger als vor der Entscheidung zum Austritt der EU, die OECD geht von einem Wachstum von lediglich 1,25 Prozent in 2017 und 0,96 Prozent im Jahr 2018 aus. Auch hier geht der IWF mit 2,00 Prozent bzw. 1,5 Prozent von einem leicht höheren Wachstum aus. Während der IWF in Frankreich von einem leicht höheren Wachstum von 1,4 Prozent für 2017 ausgeht, kann Italien aus der unterdurchschnittlichen Entwicklung nicht ausbrechen, und fällt sogar von 0,9 Prozent in 2016 auf 0,8 Prozent im laufenden Jahr zurück. Des Weiteren geht der IWF davon aus, dass auch Spanien die Wachstumsraten der beiden Vorjahre nicht halten kann und sich in 2017 um 2,6 Prozent nach 3,2 Prozent steigert.

Den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes zufolge erhöhte sich das reale BIP in Deutschland 2016 um 1,9 Prozent und damit etwas kräftiger als 2015 (+ 1,7 Prozent). Auch für Deutschland erwartet der IWF eine Wachstumsabschwächung in 2017 auf 1,6 Prozent. Hierfür ist jedoch im Wesentlichen der Effekt einer geringeren Anzahl von Arbeitstagen im Vergleich zum Vorjahr maßgeblich. Die im Zuge des robusten Arbeitsmarkts steigenden Einkommen stellen bei dem nur geringen Inflationsdruck unverändert günstige Rahmenbedingungen für die privaten Haushalte dar. Weitere Treiber der deutschen Inlandsnachfrage sind die gute Lage der öffentlichen Haushalte, die steigende Ausgaben für Konsum und Investitionen ermöglichen. Auch sollen die Ausrüstungsinvestitionen angesichts der steigenden Nachfrage aus dem Ausland und einer leicht überdurchschnittlichen Kapazitätsauslastung zulegen.

Die Luftfahrtbranche

Laut IATA, dem internationalen Verband der Luftverkehrsgesellschaften, der mit rund 265 Mitgliedsgesellschaften 83 Prozent des internationalen Luftverkehrs repräsentiert, ist die Nachfrage im Personenflugverkehr inklusive der Nichtmitglieder der Organisation 2016 weltweit um 6,2 Prozent gestiegen (2015: 6,5 Prozent). Die IATA misst die Nachfrage anhand der verkauften Passagierkilometer (RPK). Damit hat sich der Trend auf vergleichsweise hohem Niveau stabilisiert, obwohl die allgemeine Wirtschaftsentwicklung global eher weiter gedämpft war. Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre sind die verkauften Passagierkilometer RPK nur um 5,5 Prozent gestiegen. Der internationale Verkehr legte mit einem Plus von 6,7 Prozent (Vorjahr: 6,5 Prozent) auch im Berichtsjahr wieder stärker zu als die Nachfrage nach Inlandsflügen (5,7 Prozent; Vorjahr: 6,3 Prozent). Als wesentliche Ursachen der insgesamt positiven Trends im Berichtsjahr nennt die IATA die deutliche Beschleunigung der Nachfrageentwicklung im zweiten Halbjahr im Zuge einer moderaten weltwirtschaftlichen Erholung, aber auch ein Nachlassen der Verunsicherung der Kunden aufgrund der weltweiten Unsicherheiten. Die anhand der angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) gemessene Kapazität nahm 2016 insgesamt um 6,2 Prozent (Vorjahr: 5,6 Prozent) zu. Damit ist die Auslastung kräftig nach dem signifikanten Anstieg im Vorjahr noch einmal leicht von 80,3 Prozent auf einen weiteren historischen Höchststand von 80,5 Prozent gestiegen.

Traditionell war die Entwicklung auch 2016 wieder regional recht unterschiedlich. Deutlich überdurchschnittlich wuchs erneut der nationale und internationale Luftverkehr im Mittleren Osten (11,2 Prozent nach 11,6 Prozent im Vorjahr) und im asiatisch-pazifischen Raum (9,2 Prozent nach 8,1 Prozent), Der ausgereifte Markt in Nordamerika legte um 3,2 Prozent nach 4,3 Prozent zu und auch Europa weist mit einem Plus der verkauften Passagierkilometer von 4,6 Prozent nach 5,8 Prozent im Vorjahr erneut eine unterdurchschnittliche Zunahme auf und hat somit auf den ersten Blick eben-

falls deutlich an Schwung verloren. Allerdings war das Jahr 2016 insbesondere in Europa zweigeteilt. Die insgesamt verbesserte konjunkturelle Entwicklung im zweiten Halbjahr hat zu einer kräftigen Belebung der Nachfrage geführt: Sie ist seit Juni mit einer Jahresrate von 15 Prozent gewachsen. Bei einer Kapazitätsausweitung um nur 4,4 Prozent (Vorjahr 3,9 Prozent) ist die Auslastung der europäischen Carrier 2016 spürbar auf 82,4 Prozent nach 81,7 Prozent im Vorjahr gestiegen.

OPERATIVE ENTWICKLUNG

Streckennetz und Flotte

Im Sommer 2016 wurde das airberlin Langstreckennetz weiter gestärkt und mit San Francisco, Boston und Havanna drei neue Destinationen mit engen Frequenzen von Düsseldorf aus aufgenommen. Die Verbindung von Düsseldorf zum Los Angeles International Flughafen wurde auf eine tägliche Bedienung ausgebaut. Insgesamt wurden damit die angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) nach Nordamerika um 17 Prozent erhöht. Im November 2016 wurde die dreimal wöchentlich von Berlin aus angebotene Verbindung nach Punta Cana in der Dominikanischen Republik eröffnet. Zur Stärkung der Zubringerfunktionen nahm airberlin auch neue Kurz- und Mittelstrecken ins Programm. Bedient werden jetzt auch die Destinationen von Düsseldorf nach Stockholm, Bologna und Genf. Auf etlichen bestehenden Destinationen wurde das Angebot durch Frequenzerhöhungen auf bis zu drei tägliche Flüge ausgebaut, so etwa von Düsseldorf aus nach Venedig, Florenz und Barcelona sowie von Berlin aus nach Budapest.

Die Vereinheitlichung auf eine vollständig aus Airbus Narrow-Body-Maschinen bestehende Flotte wurde im Geschäftsjahr 2016 weiter vorangetrieben. airberlin hat die Vereinheitlichung mit dem letzten Flug einer Boeing am 28. Oktober 2016 abgeschlossen. Nur die derzeit noch unter einer Wet-Lease-Vereinbarung von TUIfly betriebenen 14 Boeing 737 fliegen noch für die airberlin group. Einen weiteren wesentlichen im Berichtsjahr erzielten Fortschritt stellt die Nachrüstung aller Wide-Body-Flugzeuge dar: Alle Airbus A330 Maschinen verfügen nunmehr über eine konsistente Zweiklassen-Ausstattung inklusive Lie-Flat-Betten in der Business Class. Zum Ende des Berichtsjahres betrieb airberlin insgesamt 139 Flugzeuge.

Unter dem Geschäftsmodell der neuen airberlin wird die Gesellschaft wie im Kapitel Geschäftsmodell und Strategie ab Seite 16 ausführlicher dargestellt insgesamt 115 Maschinen betreiben. Die neue airberlin wird demnach eine Flotte von 75 Flugzeugen für sich betreiben, davon 17 Airbus A330, 40 Airbus A320 und 18 Bombardier Q400 Regionalflugzeuge. Letztere werden unter einer Wet-Lease-Vereinbarung von der LGW betrieben. 38 Maschinen werden im Rahmen der Wet-Lease-Vereinbarung für die Lufthansa Group operiert und 35 Maschinen (davon 14 Wet-Lease-Maschinen der TUIfly) werden für die Tourismusaktivitäten von NIKI genutzt.

Die Kapazität wurde entsprechend planmäßig zurückgeführt: Die Anzahl der Sitzplätze ging 2016 um 4,0 Prozent auf 35.644.508 nach 37.130.933 im Vorjahr zurück. airberlin hat darüber hinaus Streckennetz und Frequenzen auch 2016 systematisch um wenig profitable und strategisch nicht mehr sinnvolle Flüge bereinigt. Entsprechend sanken die Anzahl der Flüge im Berichtsjahr um 2,9 Prozent auf 217.243 nach 223.646 im Vorjahr und die Summe der angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) um 2,7 Prozent auf 54,3 Mrd. nach 55,8 Mrd. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Berichtsjahr um 1,4 Prozent länger als im Vorjahreszeitraum, die Flugstunden nahmen hingegen um 2,4 Prozent auf 400.125 nach 409.978 im Vorjahr ab.

Passagieraufkommen und Yields

Das Passagieraufkommen („PAX“) ist im Geschäftsjahr 2016 um 4,4 Prozent auf 28.920.991 nach 30.249.263 im Vorjahr zurückgegangen. Die verkauften Passagierkilometer (RPK) verbuchten mit –2,5 Prozent auf 45,8 Mrd. nach 47,0 Mrd. einen leicht geringeren Rückgang als die ASK, die um 2,7 Prozent auf 54,3 Mrd. nach 55,8 Mrd. im Vorjahr zurückgenommen wurden. Die Auslastung stieg gemessen am Sitzladefaktor (RPK/ASK) entsprechend um 0,1 Prozentpunkte auf 84,3 Prozent nach 84,2 Prozent im Vorjahr.

Die Yields weisen im Zuge des verschärften Preiswettbewerbs im Geschäftsjahr 2016 einen Rückgang auf. Der Flugumsatz pro PAX (inklusive Steuern und Sicherheitsgebühren) sank im Berichtsjahr um –3,8 Prozent auf 115,5 EUR nach 120,0 EUR im Vorjahr. Der Rückgang des Gesamtumsatzes pro PAX konnte auf –3,0 Prozent (130,9 EUR nach 134,9 EUR in 2015) begrenzt werden. Hier schlugen sich wie schon im Vorjahreszeitraum die attraktiven Zusatzangebote rund ums Fliegen positiv nieder, die mit 7,58 EUR pro PAX nach 6,31 EUR um 20,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr ausgeweitet werden konnten. Der Gesamtumsatz pro ASK fiel mit 6,97 EURct nach 7,31 EURct um –4,7 Prozent und der Gesamtumsatz pro verkauftem Passagierkilometer mit 8,26 EURct nach 8,68 EURct in 2015 um –4,8 Prozent niedriger aus.

Die Aufwendungen pro ASK stiegen auf dem EBIT-Level (inklusive der sonstigen operativen Erträge; „CASK“) im Berichtsjahr um 4,3 Prozent auf 8,19 EURct nach 7,86 EURct im Vorjahr. Hier schlugen sich im Berichtsjahr erneut Restrukturierungsaufwand und sonstige Einmalaufwendungen sowie der starke US-Dollar nieder, der die positiven Effekte des niedrigeren durchschnittlichen Ölpreises überkompensierte. Der Treibstoffaufwand pro ASK fiel im Berichtsjahr mit 1,21 EURct nach 1,66 EURct im Vorjahr um 27,1 Prozent niedriger aus.

Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	2016 vs. 2015 in Prozent	2016	2015
Flugzeuge zum Ende der Berichtsperiode (operative Flotte)	-9,2	139	153
Flüge	-2,9	217.243	223.646
Zielorte / Destinationen	-2,2	135	138
Sitzplatzkapazität (Tsd.)	-4,0	35.645	37.131
Fluggäste (Tsd.; PAX)	-4,4	28.921	30.250
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	+0,1%-Punkte	84,3	84,2
Angebotene / geflogene Sitzplatzkilometer (Mrd.; ASK)	-2,7	54,34	55,84
Verkaufte Passagierkilometer (Mrd.; RPK)	-2,5	45,82	47,01
Zahl der Blockstunden	-2,2	457.883	468.389
Durchschnittliche Streckenlänge (km)	+1,4	1.525	1.504

Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl Ende	
	2016	2015
A319	11	9
A320	59	57
A321	21	23
A330-200	14	14
B737-700	5	6
B737-800	9	25
Q400	20	17
Saab 2000	0	2
Gesamt	139	153

VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung

Die im zweiten Halbjahr 2016 auf den Weg gebrachte umfassende Neuformulierung des Geschäftsmodells der neuen airberlin hat das Zahlenwerk des Konzerns im Berichtsjahr tiefgreifend geprägt. So weisen insbesondere die Bilanz deutliche strukturelle Veränderungen und die Gewinn- und Verlustrechnung hohe Sonderbelastungen aufgrund von Wertanpassungen auf.

Die Konzernbilanz zum Stichtag 31. Dezember 2016 hat sich gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um 2,5 Prozent verkürzt (1.382,6 Mio. EUR nach 1.418,4 Mio. EUR). Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Rückgang um 34,5 Prozent auf 458,4 Mio. EUR auf, darunter die Sachanlagen einen solchen um 34,9 Prozent auf 119,1 Mio. EUR. Der Buchwert von Flugzeugen und Triebwerken betrug zum Geschäftsjahresende 2016 0,0 Mio. EUR nach 55,6 Mio. EUR am Bilanzstichtag des Vorjahres. airberlin hat im Berichtsjahr alle noch in Eigenbesitz befindlichen Flugzeuge veräußert und betrieb zum Geschäftsjahresende 2016 ausschließlich geleaste Maschinen. Die kurzfristigen Aktiva liegen mit 924,1 Mio. EUR um 28,6 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Davon betragen die Bankguthaben und Kassenbestände zum Ende des Berichtsjahres 220,3 Mio. EUR nach 165,2 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2015.

Das Konzern-Eigenkapital hat sich aufgrund des auch im Geschäftsjahr 2016 fortdauernden Preiswettbewerbs sowie der im Zuge der umfassenden Restrukturierung angefallenen Sonderaufwen-

dungen zurückgebildet. Positiv wirkte sich die im Eigenkapital zu erfassende Marktbewertung der Sicherungsinstrumente aus, die nach einem negativen Betrag im Vorjahr (-82,6 Mio. EUR) zum Bilanzstichtag 2016 einen positiven Wert von 28,9 Mio. EUR aufweist. Nach -799,4 Mio. EUR zum Ende des Geschäftsjahres 2015 betrug das Konzern-Eigenkapital am 31. Dezember des Berichtsjahres -1.470,2 Mio. EUR. Darin enthalten sind 351,7 Mio. EUR (Vorjahr: 325,7 Mio. EUR) als Eigenkapital klassifiziertes Hybridkapital.

Die langfristigen Verpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2015 um 23,1 Prozent auf 1.343,6 Mio. EUR nach 1.091,9 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg resultiert aus höheren Finanzschulden (1.161,0 Mio. EUR nach 980,9 Mio. EUR) sowie gestiegenen Rückstellungen (89,4 Mio. EUR nach 6,2 Mio. EUR) und höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten. In den Rückstellungen sind Drohverlustrückstellungen in Höhe von 51,5 Mio. EUR (Vorjahr 0,0 Mio. EUR) enthalten. Diese wurde für mehrere Verträge gebildet, deren Erträge in Zukunft nicht die Aufwendungen decken werden. Sie beinhalten u. a. Verpflichtungen in Höhe von 51,1 Mio. EUR aus dem Wet-Lease-Abkommen mit der Lufthansa Group. Die langfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen wurden aus den oben genannten Gründen auf Null zurückgeführt.

Gleiches gilt für die kurzfristigen Verpflichtungen: Auch hier wurden die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen vollständig abgebaut. Die anderen kurzfristigen Finanzschulden stiegen von 10,2 Mio. EUR im Vorjahr auf 234,8 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 2016. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den kurzfristigen Anteilen ausstehender Anleihen sowie aus der Aufnahme von Darlehen. Auch die kurzfristigen Rückstellungen weisen – im Wesentlichen aus den oben genannten Gründen – einen deutlichen Anstieg von 47,4 Mio. EUR auf 89,9 Mio. EUR auf. Insgesamt stiegen die kurzfristigen Verpflichtungen zum 31. Dezember 2016 auf 1.509,2 Mio. EUR nach 1.125,9 Mio. EUR am Geschäftsjahresende 2015. Die Summe der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ist zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres auf 1.395,8 Mio. EUR nach 991,1 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Die erhaltenen Anzahlungen bewegten sich zum Ende des Berichtsjahres mit 573,0 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des Vorjahres (373,9 Mio. EUR). Die Nettoverschuldung ist im Geschäftsjahr 2016 auf 1.175,5 Mio. EUR nach 877,9 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen.

Der operative Cashflow des Berichtsjahres beträgt -373,5 Mio. EUR nach -151,1 Mio. EUR im Vorjahr. Bei den wesentlichen Anpassungen des Periodenergebnisses zur Überleitung auf den operativen Cashflow standen im Wesentlichen mindernd wirkenden Bereinigungen wie den niedrigeren Abschreibungen, einer nicht cash-wirksamen Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen (im Vorjahr ergab sich hier noch eine positiv wirksame Bereinigung), einer niedrigeren Nettoposition aus den Veränderungen von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie latenten Steuern, positiv wirkende Bereinigungen gegenüber aus Abgängen im Zuge der Restrukturierung, Verlusten aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, höheren kurzfristigen Verbindlichkeiten, dem deutlichen Anstieg der Rückstellungen sowie höheren Nettozinsaufwendungen. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt -98,5 Mio. EUR (Vorjahr: -86,8 Mio. EUR) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit -472,1 Mio. EUR nach -237,9 EUR im Vorjahr.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug im Berichtsjahr 238,8 Mio. EUR nach 198,9 Mio. EUR im Vorjahr. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den erhaltenen Anzahlungen im Zuge der Veräußerung des Touristikgeschäfts in Höhe von 205,0 Mio. EUR. Ebenfalls positiv wirk-

ten geringere Mittelabflüsse aus Investitionen und geleisteten Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte. Den Cashflow mindernd wirkten geringere Einnahmen aus Flugzeugverkäufen, die von 278,9 Mio. EUR auf 78,3 Mio. EUR zurückgingen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit weist im Berichtsjahr einen Mittelzufluss von 309,1 Mio. EUR nach einem Abfluss von -60,9 Mio. EUR im Vorjahr auf. Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 261,4 Mio. EUR (Vorjahr: 267,2 Mio. EUR) standen Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden in Höhe von netto 572,6 Mio. EUR (Vorjahr: 403,4 Mio. EUR) gegenüber.

Nach wechselkursbedingten Veränderungen von Bankguthaben sind 2016 per Saldo Zahlungsmittel in Höhe von Mio. 75,9 EUR zugeflossen (Vorjahr: Abfluss von -99,9 Mio. EUR). Der Bestand an Nettozahlungsmitteln betrug am Ende des Berichtsjahres 243,9 Mio. EUR nach 165,2 Mio. EUR zu Anfang des Jahres.

Bericht zur Ertragslage

Der Konzernumsatz ermäßigte sich im Geschäftsjahr 2016 gegenüber dem Vorjahr um 7,2 Prozent auf 3.785,4 Mio. EUR nach 4.081,8 Mio. EUR. Wie erwähnt wurde die Aufschlüsselung einzelner Umsatzarten zum Ende des Berichtsjahres geändert (siehe Anhangangabe 20). Nach neuer Abgrenzung sank der Flugumsatz bei einem Rückgang der verkauften Passagierkilometer um 2,5 Prozent um 8,0 Prozent auf 3.339,3 Mio. EUR nach vergleichbar 3.631,1 Mio. EUR. Die Zusatzleistungen stiegen um 14,8 Prozent von 191,0 Mio. EUR im Vorjahr auf 219,2 Mio. EUR im Berichtsjahr. Die sonstigen Umsätze gingen um 12,6 Prozent auf 226,9 Mio. EUR nach 259,7 Mio. EUR im Vorjahr zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge waren im Wesentlichen aufgrund von Veräußerungsgewinnen aus Flugzeugverkäufen im Vorjahr deutlich auf 50,8 Mio. EUR gestiegen. Im Berichtsjahr fielen solche Gewinne nicht an. Entsprechend gingen sie wieder zurück und betrugen 7,5 Mio. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen insgesamt leicht von 4.439,5 Mio. EUR im Vorjahr auf 4.460,0 Mio. EUR im Berichtsjahr. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen wurden insgesamt um 8,8 Prozent auf 2.793,0 Mio. EUR nach 3.064,3 Mio. EUR im Vorjahr zurückgeführt. Die Aufwendungen für Treibstoff lagen mit 660,1 Mio. EUR nach 929,7 Mio. EUR im Vorjahr um 29,0 Prozent niedriger als im Vorjahr. Der Leasingaufwand ist um 8,4 Prozent auf 671,8 Mio. EUR nach 619,8 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. airberlin betrieb zum Ende des Berichtsjahres ausschließlich geleaste Maschinen. Die Aufwendungen für Catering und Bordverkauf wurden um 5,2 Prozent auf 115,0 Mio. EUR nach 121,3 Mio. EUR in 2015 gesenkt. Der Navigationsaufwand lag mit 240,3 Mio. EUR um 7,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 260,4 Mio. EUR. Auch Flughafenengebühren und Luftverkehrsabgabe gingen zurück. Sie sanken von 838,1 Mio. EUR auf 820,1 Mio. EUR. bzw. von 155,0 Mio. EUR auf 146,8 Mio. EUR. Die Position „Übrige“ innerhalb des Materialaufwands hat sich im Geschäftsjahr 2016 mit 138,9 Mio. EUR nahezu auf Vorjahreshöhe bewegt.

Der Personalaufwand ist im Wesentlichen aufgrund von Sonderaufwendungen im Rahmen der umfassenden Restrukturierung im Berichtsjahr auf 624,9 Mio. EUR nach 589,3 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Die Summe aus Abschreibungen und Wertminderungen stieg im Berichtsjahr als Folge der oben erwähnten Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte auf 85,9 Mio. EUR nach 46,0 Mio. EUR in 2015. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 29,2 Prozent auf 956,3 Mio. EUR nach 740,0 Mio. EUR im Vorjahr. Hier schlugen

sich ebenfalls Sondereffekte aus der Umsetzung der laufenden Restrukturierung nieder. Diese summierten sich auf 50,9 Mio. EUR.

Nach einem Finanzergebnis von –141,0 Mio. EUR nach –120,5 Mio. EUR im Vorjahr stellt sich das Ergebnis vor Ertragsteuern auf –806,9 Mio. EUR nach –430,7 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steuerertrag von 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand –16,0 Mio. EUR) ergibt sich für das Geschäftsjahr 201 ein Ergebnis nach Ertragsteuern von –781,9 Mio. EUR nach –446,6 Mio. EUR im Vorjahr. Inklusiv des den Hybridkapitalinhabern zustehenden Gewinnanteils in Höhe von 26,0 Mio. EUR (Vorjahr: 24,3 Mio. EUR) beträgt das auf die Aktionäre entfallende Ergebnis nach Steuern –807,9 Mio. EUR nach –471,0 Mio. EUR im Vorjahr. Das Ergebnis je Aktie des Berichtsjahres beträgt verwässert und unverwässert –6,93 EUR nach –4,04 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 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 2016 beschäftigte die airberlin group Mitarbeiter 66 verschiedener Nationalitäten.

Arbeiten bei airberlin

MITARBEITER

Nach 8.869 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vorjahr beschäftigte die airberlin group zum 31. Dezember 2016 insgesamt 8.481 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 4.188 Frauen und 4.293 Männer. Im Durchschnitt waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2016 seit 11,6 Jahren bei der airberlin group und 40,0 Jahre alt. airberlin beschäftigte 2016 insgesamt 1.242 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ausland, davon 112 in Spanien, 304 in der Schweiz und 750 in Österreich.

In der airberlin group waren am Ende des Berichtsjahres 2.662 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit beschäftigt. Davon nutzen 979 Mitarbeiter ein Arbeitszeitmodell mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat“ nennt. Die Teilzeitquote liegt damit bei 30,0 Prozent (Vorjahr: 26,9 Prozent).

MITARBEITERSTRUKTUR AIRBERLIN

	31.12.2016	31.12.2015
Piloten	1.540	1.514
Kabinenpersonal	3.433	3.412
Technisches Personal	1.305	1.429
Verwaltung/Service/Sonstige	2.203	2.514
Summe	8.481	8.869

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 2016 dargestellt. airberlin ist bestrebt, die Diversivität der Geschlechter (Gender Diversity) weiter voranzutreiben.

DIVERSITÄT BEI AIRBERLIN

	31.12.2016		31.12.2015	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer
Board of Directors	0	8	0	11
Management Board	1	5	1	5
Senior Management (erste Führungsebene)	2	10	1	14
Alle Beschäftigte	4.188	4.293	4.382	4.487

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. Im September 2016 starteten beispielsweise sechs neue Auszubildende in ihr erstes Lehrjahr bei der airberlin technik GmbH in Düsseldorf. Die Gesellschaft ist mit rund 50 Auszubildenden einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region Düsseldorf und verfügt über ein hausinternes Ausbildungszentrum.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 67 Auszubildende in der airberlin group beschäftigt. Zwei Dualstudenten und 18 Auszubildende haben im Kalenderjahr 2016 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen.

Kooperationen mit Fach- und Hochschulen sowie externen Partnern ergänzen Entwicklungs- und Nachwuchsförderprogramme für unsere Mitarbeiter. Die hausinterne academy bietet neben Kompetenztrainings maßgeschneiderte Lösungen für Teams mit den Schwerpunkten New Ways of Working and Innovation.

Wir bilden unsere Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter selbst aus. Im Geschäftsjahr 2016 waren es 318, im Vorjahr 134 und im Jahr davor 215. 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.

Gesundheit genießt Priorität

Gesunde und engagierte 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 lindernde 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 Genesung 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

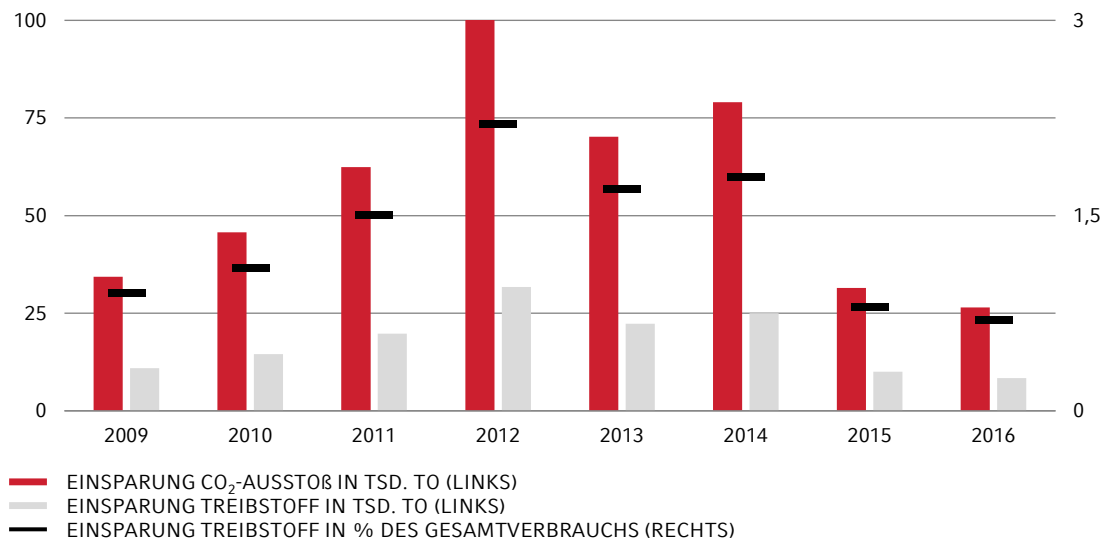
airberlin betreibt sehr ehrgeizig das Programm „Ökoeffizientes Fliegen“. An diesem Programm arbeiten airberlin Experten schon seit 2008 kontinuierlich und abteilungsübergreifend. Im Vordergrund steht der möglichst schonende Einsatz nicht erneuerbarer Ressourcen, insbesondere Treibstoff. Um CO₂ zu reduzieren, 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 80 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 2016 wurden ca. 26.500 Tonnen CO₂ eingespart.

Mehrfach prämiertes Effizienzprogramm

Zusammengefasst führen alle diese Schritte zu erheblichen Erfolgen, sodass airberlin in 2016 zum wiederholten Male für ihre Treibstoffeffizienz ausgezeichnet wurde. Die unabhängige Klimaschutzorganisation atmosfair hat airberlin mit durchschnittlich 75 von 100 möglichen Punkten unter den großen Linienfluggesellschaften zur CO₂-effizientesten Airline Europas und damit auf den zweiten Platz weltweit platziert. Gegenüber den deutschen Linienfluggesellschaften mit einem Durchschnittsverbrauch von etwa 3,7 Litern pro 100 PKM liegt dieser spezifische Verbrauchswert mit 3,3 Litern bei airberlin um elf 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 2016

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Treibstoffeinsparung in Tsd. Tonnen	8,4	10,0	25,0	22,3	31,7	19,8	14,5	10,9
In Prozent des Gesamtverbrauchs	0,7	0,8	1,8	1,7	2,2	1,5	1,1	0,9
CO ₂ -Ausstoß in Tsd. Tonnen	26,5	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	3,3	3,4	3,5	3,6	3,6



ÖKOEFFIZIENZ BEI GEWICHT UND BELADUNG

Die Reduzierung des Flugzeuggewichts stellt einen sehr effektiven Weg dar, um die Treibstoff-Effizienz der airberlin Flotte zu verbessern. 2.000 Tonnen Kerosin und 6.300 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 spart airberlin mehr als 225 Kilogramm Gewicht im Vergleich zu den herkömmlichen. 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 und Paletten 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 Fluggeschwindigkeit 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 1.000 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.

Im Anflug auf den Flughafen wird, wenn es die Umstände erlauben, ein kontinuierlicher Sinkflug durchgeführt. Hierdurch können zusätzlich 150 Kilogramm CO₂ pro Flug gespart werden und als positiver Nebeneffekt der Lärmteppich am Boden reduziert werden.

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 zu handhaben, ist für die airberlin group von zentraler Bedeutung.

Risikomanagement-System

Als global agierender Konzern 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 Überprüfungen 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 und Kontrollen 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.

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 könnten sich verwirklichen, müssen aber nicht. 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. 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.

Maßnahmen zur Risikominderung: Die für die airberlin group relevanten Märkte werden ebenso wie das gesamtwirtschaftliche Umfeld und die Rentabilität ihrer Routen regelmäßig durch die Gesellschaft beobachtet und bewertet. Dadurch ist sichergestellt, dass zeitnah auf negative Entwicklungen reagiert und ggf. gegengesteuert werden kann.

MARKT- UND WETTBEWERBSRISIKEN

Der Passagierluftverkehr weltweit – gemessen in verkauften Personenkilometern – ist 2016 um 6,3 Prozent gewachsen. Allen voran die Anbieter aus dem Nahen Osten (11,2 Prozent), Asien/Pazifik (9,2 Prozent) und Afrika (6,5 Prozent) haben über dem Schnitt zulegen können. Fluggesellschaften aus Europa wuchsen um 4,6 Prozent. Die deutschen Fluggesellschaften bzw. Fluggesellschaftsgruppen (airberlin group, Condor, Lufthansa Group und TUIfly) wuchsen um lediglich 1,4 Prozent. Dies verdeutlicht den weiterhin hohen Wettbewerbsdruck auf die deutschen Airlines insbesondere durch die europäischen Low Cost Carrier. Das zunehmende Interesse dieser Low Cost Carrier (Ryanair, Easyjet, Vueling) am deutschen Markt hat unmittelbare Folgen auf die airberlin. Darüber hinaus rückt auch der Langstreckenmarkt zunehmend in den Fokus von Low Cost Airlines wie Eurowings und Norwegian. Die Ausweitung des Angebots in diesen Geschäftsfeldern kann zu einer Erhöhung des Drucks auf Preise und Auslastung bei airberlin führen.

Die wesentlichen Wettbewerbsfaktoren, denen die airberlin group ausgesetzt ist, umfassen Preise, Streckennetz, Flugpläne und Reputation 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. Sollten Wettbewerber ihren Marktanteil zulasten der airberlin group erhöhen, könnte dies die Geschäftsaussichten und die Gewinne der airberlin group erheblich negativ beeinflussen.

Die Luftfahrt und Touristikbranche ist durch geopolitische Faktoren beeinflusst. Auch das Jahr 2016 war gekennzeichnet durch die geopolitischen Krisen im mittleren Osten und die dadurch hervorgerufenen Flüchtlingsströme, die die Europäische Union in touristischen Gebieten erreicht haben. Politische Unsicherheiten und terroristische Anschläge haben die Türkei als eines der touristischen Hauptreiseziele nachhaltig erschüttert. Dies schlug sich direkt auf dem Reiseverhalten der Kunden nieder und hat das Geschäft der airberlin group negativ beeinflusst bzw. kann dies auch weiterhin negativ beeinflussen.

Maßnahmen zur Risikominderung: Das in 2016 initiierte umfassende Restrukturierungsprogramm ist die Konsequenz der tiefgreifenden Analyse der aktuellen Markt- und Wettbewerbssituation. Die kontinuierliche Marktanalyse wird auch zukünftig sicherstellen, dass die Gesellschaft frühzeitig auf potentielle Marktverschiebungen reagieren kann. Auch nach der Neuausrichtung der airberlin group werden die wichtigen strategischen Allianzen und Partnerschaften ihren Beitrag zur Absicherung des Netzwerks und kontinuierlichen Verbesserung der Wettbewerbssituation leisten.

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. Zudem bestehen mehrere Partnerschaften mit Airlines im Rahmen von Etihad Airways Partners. Eine Beendigung oder ein Scheitern oder ein deutlicher Abbau der Intensität der Kooperation mit Etihad Airways oder den anderen erwähnten Fluggesellschaften, zum Beispiel aufgrund einer Strategieänderung einer Partnergesellschaft, 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 oder einzelne Mitglieder der **oneworld**[®] Allianz die Codeshare Partnerschaft mit airberlin beenden. 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 entwickeln und vertiefen sowie neue Partnerschaften anstreben.

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 Luftverkehrsteuer, welche sich direkt negativ auf die Jahresbilanz der airberlin group auswirkt (siehe auch untenstehend den Risikofaktor „Luftverkehrsteuer“). Teilweise wurden die Entgelte an den deutschen Flughäfen 2016 erhöht und auch zukünftig muss mit weiteren Erhöhungen gerechnet werden, insbesondere am BER, einem der zukünftigen Hauptflughäfen der airberlin group. 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 einer Verknappung von Zertifikaten durch sog. Backloading und einer möglicherweise erneuten Anwendung des EU-ETS auf internationale Flüge (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 und 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 nationale und EU-Rechtsvorschriften, die Einfluss auf die Kosten der airberlin group haben können, in Revision bzw. werden neu eingeführt. Darunter fallen unter anderem die Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und die in Revision befindliche Antidumping- und Antisubventionsgrund-Verordnung (EG) Nr. 868/2004. Im April 2016 wurde die Richtlinie über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedet. Die Mitgliedstaaten haben nun bis Mai 2018 Zeit, die EU-Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Die Umsetzung in nationales Recht steht kurz bevor (Fluggastdatengesetz). Mit der „Aviation Strategy“ hat die Europäische Kommission Ende 2015

Vorschläge zu einer weitreichenden Neuregelung der internationalen Luftverkehrsbeziehungen vorgestellt. Diese 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, wozu die Europäische Kommission in der Zwischenzeit ermächtigt wurde. Aktuell befindet sich die Europäische Kommission in der Anfangsphase umfangreicher Luftverkehrsverhandlungen mit ersten Schlüsselpartnern. Auf nationaler Ebene wurde die Novelle des Luftsicherheitsgesetzes im April 2017 vom Gesetzgeber verabschiedet.

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 Minderheitsbeteiligung von 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.

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 Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrsteuergesetz erhoben, welche vom Bundesfinanzhof (BFH) im Dezember 2015 jedoch in der Revisionsinstanz abgewiesen wurde. Die Hoffnungen auf eine schnelle Abschaffung der Luftverkehrssteuer 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) hat die Regelsteuersätze der Luftverkehrssteuer entsprechend der Einnahmen aus dem Handel mit luftverkehrsbezogenen Treibhausgasemissionszertifikaten für das Jahr 2017 geringfügig abgesenkt.

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

LUFTVERKEHRSKONZEPT

Im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung heißt es: "Wir werden den Luftverkehrsstandort 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. Ursprünglich hat der Gesetzgeber geplant das Luftverkehrskonzept in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 zu veröffentlichen und damit die Grundlage für die künftige Luftverkehrspolitik der Bundesregierung vorzulegen. Nach den im November 2016 durch den Bundesverkehrsminister vorgestellten Eckpunkten ist eine Veröffentlichung des Luftverkehrskonzeptes in der laufenden Legislaturperiode derzeit noch nicht absehbar.

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: Durch intensive Verhandlungen auf politischer Ebene konnte – sowie im Vorjahr auch – für das Jahr 2017 eine signifikante Absenkung der deutschen Flugsicherungskosten erzielt werden. Für die Jahre 2015 bis 2019 ist das Niveau der Flugsicherungsgebühren durch einen europäischen regulatorischen Rahmen vorgegeben. Derzeit werden intensive Konsultationen abgehalten und Gespräche sowohl auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene zur Regulierung der Flugsicherungsdienste für die Jahre 2020 bis 2015 geführt. Dies soll signifikante Kostenanhebungen verhindern. Allerdings können Risiken wie geringere Verkehrsmengen oder unvorhersehbare zusätzliche Kosten seitens der Flugsicherungsdienstleister zum Teil an die Luftraumnutzer weitergegeben werden, sodass airberlin zusätzliche Kosten zu absorbieren hätte.

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 Ende 2016 geltende Aussetzung der Berichts- und Abgabepflichten für Flüge, die außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beginnen oder enden (sog. „Stop-the-Clock“-Resolution), waren Fluggesellschaften, die (wie die Mitglieder der airberlin group) vorwiegend innerhalb des EWR operierten, stärker durch die emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen belastet als Wettbewerber, die ausschließlich außerhalb oder in geringem Maße innerhalb des EWR operierten.

Auf der 39. Generalversammlung der International Civil Aviation Organization (ICAO) im Herbst 2016 wurde eine globale marktbasierende Maßnahme zur Minderung der Luftverkehrsemissionen ab 2021 vereinbart. Wie das EU-Emissionshandelssystem ab 2017 ausgestaltet werden soll, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch offen. Der ursprüngliche Anwendungsbereich des EU-ETS („Full-Scope“) würde automatisch gelten, wenn die Europäische Union bis zur Emissionsberichterstattung für das Jahr 2017 mit Frist 31. März 2018 keine erneute gesetzliche Anpassung vornimmt.

Die in der dritten Handelsperiode (2013 bis 2020) eingeführte Marktstabilitätsreserve, die ab 2019 die Überschussmenge an Emissionszertifikaten am Markt reduzieren soll, könnte das Preisrisiko aus den emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen der airberlin group erhöhen.

Maßnahmen zur Risikominderung: Um dem Risiko eines europäischen Alleingangs mit wettbewerbsverzerrenden Folgen entgegen zu wirken, setzt sich die airberlin group sowohl in direkten politischen Gesprächen als auch bei den nationalen und Brüsseler Luftverkehrsverbänden für die Umsetzung der von der ICAO beschlossenen globalen marktbasierter Maßnahme und für eine damit verbundene Ablösung des EU-ETS ein.

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 2016 mit einer ausreichenden Anzahl an Emissionszertifikaten, deren physische Abgabe auf Ende April 2017 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“).

RISIKEN AUS DEM REFERENDUM IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH (BREXIT)

Die Gesellschaft ist die Muttergesellschaft der airberlin Gruppe sowie die Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, welche die meisten operativen Tätigkeiten der airberlin Gruppe in sich bündelt. Die Gesellschaft ist eine public limited company nach englischem Recht und genießt in Deutschland nach geltendem EU-Recht Freizügigkeit und Niederlassungsfreiheit.

Das Referendum vom 23. Juni 2016 wurde zugunsten eines Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU entschieden. Am 29. März 2017 leitete die britische Premierministerin Theresa May den Austrittsprozess gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union durch schriftliche Mitteilung an den Europäischen Rat rechtlich wirksam in die Wege. Zunächst und auch während der Austrittsverhandlungen, für die bis zu zwei Jahre vorgesehen sind, bleibt das Vereinigte Königreich Mitglied der EU. Die zukünftigen Beziehungen zum Vereinigten Königreich sind noch zu verhandeln.

Ein Austritt des Vereinigten Königreiches aus der EU kann für die Gesellschaft negative Folgen haben, insbesondere falls die Austrittsverhandlungen darin münden, dass die Niederlassungsfreiheit der Gesellschaft und ihre damit einhergehende Anerkennung in Deutschland eingeschränkt oder entzogen werden. Dies kann gesellschaftsrechtliche Einschränkungen und/oder die Notwendigkeit einer gesellschaftsrechtlichen Reorganisation der Struktur der airberlin Gruppe mit den hiermit verbundenen Kosten zur Folge haben.

Negative Folgen für die Flugrechte der airberlin Gruppe, welche insbesondere bei der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG liegen, werden derzeit nicht erwartet. Nach EU-Recht kommt es für die Einstufung als EU-Luftfahrtunternehmen, welches frei innerhalb der EU operieren darf, maßgeblich darauf an, dass EU-Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten zu mehr als 50 Prozent am Eigentum des Unternehmens beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren. Auch

nach den allermeisten bilateralen Luftverkehrsabkommen müssen für die Vergabe von Verkehrsrechten die Beteiligung und Kontrolle (je nach Abkommen) entweder bei deutschen Staatsangehörigen oder Staatsangehörigen anderer EU-Mitgliedsstaaten liegen. Die Satzung der Gesellschaft enthält detaillierte Regelungen und Vorkehrungen um sicherzustellen, dass die Gesellschaft im nötigen Ausmaß in deutschem oder Gemeinschaftseigentum verbleibt.

Maßnahmen zur Risikominderung: Die Gesellschaft wird die Austrittsverhandlungen und die Neugestaltung der Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich aufmerksam verfolgen und ggf. frühzeitig prüfen, ob Anpassungen der gesellschaftsrechtlichen Struktur oder anderer Rahmenbedingungen des Geschäftsbetriebs nötig oder geboten sind.

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 Risikomanagement-Systems ein separates Commoditymanagement-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

Die in Anhangangabe 2 beschriebenen Sachverhalte stellen in ihrer Zusammenstellung ein wesentliches Risiko für die Möglichkeiten zur Fortführung der Gesellschaft dar. Daher könnte sie nicht in der Lage sein, den Einsatz ihrer Vermögensgegenstände sowie die Tilgung ihrer Schulden vorzunehmen, wie es im Rahmen ihres fortlaufenden Geschäfts nötig ist. Unabhängig davon drücken die Directors nach eingehender Prüfung und unter Berücksichtigung der genannten Risiken ihre be-

gründete Erwartung aus, dass die Gesellschaft über die nötigen Ressourcen verfügt, ihre Geschäfte in der vorhersehbaren Zukunft ausüben zu können. Aus diesen Gründen wird der Geschäftsabschluss auch weiterhin auf der Basis des Going Concern erstellt. Der Abschluss beinhaltet keine Anpassungen, die unter der Annahme erstellt wurden, dass die Going Concern Basis angemessen wäre.

Maßnahmen zur Risikominderung: Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Vorgaben zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren und unterstützen.

RESTRUKTURIERUNG

Die Gesellschaft hat in 2016 eine tiefgreifende strategische Restrukturierung angestoßen, um das Unternehmen für die Zukunft richtig aufzustellen und langfristiges Wachstum zu ermöglichen. Im Rahmen der Neuausrichtung der airberlin entsteht ein fokussierter Netzwerk-Carrier mit einem klaren Profil, der aus den Drehkreuzen Berlin und Düsseldorf heraus ertragsreichere Märkte bedient. Ein zentraler Baustein hierbei ist der Ausbau des Langstreckengeschäfts. Mit dem geplanten Verkauf der NIKI zusammen mit dem touristischen Nordafrika- und Europageschäft wird der Weg zu einem vereinfachten Geschäftsmodell geebnet sowie die finanzielle Position der airberlin gestärkt. Zwar ist die Vereinbarung lästig und erfordert eine Rückstellung. Durch den Wet-Lease von bis zu 38 Flugzeugen an die Lufthansa Group kann jedoch der bestehende Kapazitätsüberhang bei gleichzeitigem Beschäftigungsschutz und der Senkung der Restrukturierungskosten reduziert werden (siehe Anhangangabe 15).

Sollte die Gesellschaft nicht in der Lage sein, dieses Restrukturierungsprogramm vollständig und zeitgerecht 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. Dies beinhaltet insbesondere die Abhängigkeit von dem geplanten Verkauf von NIKI an Etihad Investment Holding.

Maßnahmen zur Risikominderung: Um eine einheitliche Steuerung des gesamten Restrukturierungsprogramms zu gewährleisten, wurde ein Berichtswesen etabliert, welches zeitnah und transparent den Status jedes Bausteins des Programms in den Dimensionen Zeit, Kosten und Effekt darstellt. Darüber hinaus gewährleistet die auf das Programm abgestimmte regelmäßige Risikoanalyse eine kurzfristige Einleitung erforderlicher Gegenmaßnahmen.

FINANZIERUNGSRisiken AUFGRUND SAISONALER SCHWANKUNGEN

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

Maßnahmen zur Risikominderung: Die airberlin group unterhält ein Liquiditätsmanagement, das den mit saisonalen Schwankungen verbundenen Geschäftsrisiken Rechnung trägt. Darüber hinaus

wurde das Netzwerk der neuen airberlin so gestaltet, dass derartige saisonale Schwankungen wirkungsvoll reduziert werden.

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 2018, 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 airberlin muss nun in TXL durchgeführt werden. Die weitere Verzögerung der Eröffnung des neuen BER Flughafens oder Schwierigkeiten beim Betrieb des Flughafens könnte weiterhin einen zusätzlichen, erheblich nachteiligen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die operative Performance der airberlin group haben. Die aktuelle Restrukturierung der airberlin und die damit verbundene Anpassung des Geschäftsmodells erhöhen die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Drehkreuzinfrastruktur in Tegel weiter.

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 politischen 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 und 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, zu vereiteln oder effektiv damit umzugehen, könnte dies einen nachteiligen Effekt auf 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. Zusätzlich könnte die airberlin group von Streiks bei Dritten auf Flughäfen nachteilig betroffen sein, von denen aus airberlin operiert bzw. von Streiks bei ihren Wet-Leasing-Partnern. 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 und Dienstleistungspartnern, um der Entstehung und, wo möglich, 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 Reishäufigkeit, 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. In diesem Zusammenhang sind zunehmende gesetzliche Auflagen und konkrete Umsetzungsvorgaben (IT Sicherheitsgesetze, EUDSGV) und konkrete Umsetzungsvorgaben (PCI DSS) verpflichtend.

Für das Geschäftsjahr 2017 ergeben sich zudem Risiken aus der Umstellung des Buchungssystems. Durch die Umstellung von Amadeus auf SABRE steht ein weitreichender Eingriff in die IT-Infrastruktur bevor. Eine Verzögerung in der Umstellung oder funktionale Probleme in dem Buchungssystem können zu einer Beeinträchtigung der Operations und zu finanziellen Auswirkungen führen.

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.

Für das SABRE Projekt gibt es eine professionelle Projektorganisation die mit einer umfangreichen Qualitätssicherung durch Tests in verschiedensten Ausprägungen in Zusammenarbeit mit dem Provider funktionale Risiken minimiert. Die Projektorganisation arbeitet mit detaillierten Projektplänen zur Einhaltung der Timelines. Dafür wurden ausreichend Ressourcen in den Abteilungen der Quality Assurance und der Projektsteuerung zur Verfügung gestellt. Das Management wird regelmäßig über den Zustand des Projekts informiert, Entscheidungsgremien werden im Rahmen von Eskalation eingesetzt.

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. Darüber hinaus bergen auch Complianceverstöße von Lieferanten und Geschäftspartnern Risiken für airberlin.

Die airberlin group hat daher Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Verhinderung wirtschaftskriminellen 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 Complianceaktivitäten sind die Prävention von Complianceverstößen 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.

Zur Steuerung von Risiken unserer Lieferanten und Geschäftspartner hat die airberlin group ein Third Party Compliance Programm etabliert, in dem Lieferanten auf Compliance Risiken hin evaluiert werden und dazu aufgefordert werden, bestimmte Mindeststandards einzuhalten. airberlin nutzt dafür den externen Dienstleister SEDEX. Darüber hinaus verpflichtet airberlin seine Lieferanten und Geschäftspartner über einen Geschäftspartnerkodex auf die Einhaltung von Compliance Mindeststandards.

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 Weltwirtschaft wird laut IWF im Jahr 2017 leicht beschleunigt um 3,1 Prozent wachsen. Dabei dürfte die Dynamik in den OECD Ländern allerdings insgesamt nur wenig zunehmen, die Perspektiven der rohstoffexportierenden Länder und damit der Schwellenländer angesichts anziehender Rohstoffpreise aber günstiger werden.

Große Unsicherheiten für die Prognostiker bieten die USA. Denn noch ist nicht klar, welche wirtschaftspolitische Richtung die neue Administration unter Präsident Donald Trump einschlagen wird. Der IWF geht von stärkeren fiskalpolitischen Impulsen aus und hat seine Prognose 2017 für das US-Wachstum auf 2,3 Prozent erhöht. Auch in Deutschland, Japan, Spanien und im Vereinigten Königreich hat er seine Erwartungen leicht nach oben angepasst. Insgesamt wird für die Industrieländer 2017 mit einem Wachstum von 1,9 Prozent nach 1,6 Prozent im Vorjahr gerechnet.

Unter den Emerging Marktes sollen insbesondere Länder wie Russland und Brasilien aufholen, die in den letzten Jahren unter Rezessionen zu leiden hatten. Ihr Wachstum soll 2017 insgesamt auf 4,5 Prozent nach 4,1 Prozent in 2016 zulegen. China wird seinen eingeschlagenen Pfad der Wachstumsnormalisierung mit 6,5 Prozent nach 6,7 Prozent fortsetzen. Die Eurozone wird aus Sicht des IWF hingegen auch 2017 nur sehr verhalten wachsen. Dabei wird in fast allen wichtigen Euroländern, aber auch in Großbritannien, das Wachstum sogar leicht zurückgehen.

DIE INTERNATIONALE LUFTFAHRT IM JAHR 2017

Die Linienfluggesellschaften der IATA erwarten im laufenden Jahr eine Fortsetzung ihrer positiven Ertragsentwicklung. Wesentlicher Einflussfaktor ist trotz der anziehenden Rohstoff- und damit Treibstoffpreise die weiter steigende Nachfrage. Allerdings wird die Steigerungsrate niedriger als im Vorjahr ausfallen. Die IATA erwartet im laufenden Jahr einen globalen Anstieg der Passagierzahlen um 4,9 Prozent auf 4,0 Mrd. nach 3,8 Mrd. in 2016 und ein um 5,1 Prozent auf 7,4 Bill. nach 7,1 Bill. ausgeweitetes RPK-Aufkommen. Zum Anstieg der Passagierzahlen sollen – bei gleicher Ausgabebereitschaft der Verbraucher fürs Fliegen – im Wesentlichen eine gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht höhere Weltwirtschaftsleistung und weiter fallende Durchschnittspreise beitragen, die die Attraktivität des Fliegens erhöhen. Nachdem die Erlöse aus dem Tourismusgeschäft auch 2016 zurückgegangen waren (–2,5 Prozent) sollen diese im laufenden Jahr recht kräftig um 5,1 Prozent zulegen. Die Erlöse pro Passagier werden hingegen auch 2017 dem langjährigen Trend folgen und weiter fallen: mit –3,3 Prozent auf 351 USD nach 363 USD im Vorjahr allerdings bei weitem nicht mehr in dem Ausmaß wie 2016, wo sie um fast elf Prozent gefallen waren. Gegenüber dem Jahr 1995 läge das diesjährige Niveau damit um 68 Prozent niedriger.

Bei einer Nettozunahme der gesamten Flotte der IATA-Gesellschaften um über 1.000 auf gut 28.712 Maschinen (+3,6 Prozent) und einem Anstieg der Kapazität um 5,1 Prozent auf 4,1 Millionen Sitzplätze bzw. um 5,6 Prozent bei den ASK wird erneut ein leichter Rückgang der Auslastung von 80,2 Prozent auf 79,8 Prozent erwartet. Für Europa geht die IATA von der folgenden Entwicklung aus: Das Wachstum der ASK beschleunigt sich 2017 auf 4,3 Prozent nach 3,8 Prozent im Vorjahr

und der Zuwachs der verkauften Passagierkilometer wird mit 4,0 Prozent nach 3,8 Prozent geringer ausfallen als der des Angebots. Entsprechend wird die Auslastung auch in Europa leicht von 67,0 Prozent auf 66,8 Prozent zurückgehen.

PROGNOSEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

2016 hat das Management von airberlin die Herausforderungen des damals bestehenden Geschäftsmodells adressiert, die die Gesellschaft in den letzten Jahren belastet hatten. Im laufenden Geschäftsjahr 2017 wird die neue strategische Ausrichtung der neuen airberlin umgesetzt. Hierzu zählen auch die Veräußerung von NIKI mit dem europäischen und nordafrikanischen Tourismusgeschäft und das Wet-Lease-Abkommen mit der Lufthansa Group. Wie immer bei solchen tiefgreifenden Strategie-wechseln werden die daraus erwarteten Resultate nicht unmittelbar eintreten.

Die folgenden bedeutenden Meilensteine auf dem Weg hin zur neuen airberlin wurden bereits gesetzt:

- ▶ Im Zuge der Umsetzung der Wet-Lease-Vereinbarung operiert airberlin bereits 35 der insgesamt 38 Flugzeuge für die Lufthansa Group. Die verbleibenden 3 Maschinen sind bis März 2018 geplant.
- ▶ Mit Wirkung zum 26. März 2017 hat NIKI das Tourismusgeschäft von airberlin übernommen. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Konsolidierung der touristischen Aktivitäten bei NIKI.
- ▶ Drei zusätzliche A330 Maschinen werden im ersten Halbjahr 2017 in Betrieb genommen. Damit wurde die Kapazität von airberlin auf den US-Strecken um 53 Prozent ausgeweitet. Zusätzlich hat airberlin neue Verbindungen von Düsseldorf nach Orlando und von Berlin nach San Francisco und Los Angeles aufgenommen. Zur Unterstützung neuer Routen und engerer Frequenzen eröffnete airberlin am 14. Januar 2017 eine neue Lounge am Drehkreuz Berlin Tegel.

Die folgenden bedeutenden Meilensteine auf dem Weg hin zur neuen airberlin sollen im weiteren Jahresverlauf 2017 abgeschlossen werden:

- ▶ Schließung diverser dezentralisierter Wartungsstandorte als Teil des Restrukturierungsprogramms.
- ▶ Deutliche Reduzierung der Personalstärke in den Bereichen Wartung und Zentrale im Zuge der Straffung der Operations bis Jahresende.

Insgesamt ist das Geschäftsjahr 2017 ein Jahr des Übergangs, das die Grundlagen für die neue airberlin legt. Sie soll sich ab dem vierten Quartal vollständig in ihrer neuen Aufstellung bewegen. Die Auswirkungen der damit verbundenen Produktivitätsfortschritte und ihres Markterfolgs werden daher 2017 noch nicht in vollem Umfang in den Ergebnissen sichtbar. Insbesondere wird das erste Halbjahr noch von den tiefgreifenden Strukturveränderungen im Zuge der Implementierung des neuen Geschäftsmodells geprägt sein.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES KONZERNS

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2017 noch keinen unmittelbaren und substanziellen Turnaround bei Ergebnissen und operativer Performance. Die laufenden tiefgreifenden strukturellen Geschäftsanpassungen könnten die operative Performance zwischenzeitlich negativ beeinflussen und bis zur vollständigen Umsetzung der angekündigten Transaktionen und Strukturmaßnahmen könnten auch das Buchungsverhalten und die Umsatzerlöse negativ beeinflusst werden. Ungeachtet dessen wird nach deren Umsetzung die Basis des neuen Geschäftsmodells geschaffen sein. Das Management ist überzeugt, dass es der Gesellschaft damit möglich sein wird, nachhaltig positive Ergebnisse zu erwirtschaften. Wir gehen davon aus, die im Zuge der Vereinfachung des Geschäftsmodells erwarteten Produktivitätsfortschritte ab dem vierten Quartal 2017 realisieren zu können.

NACHTRAGSBERICHT

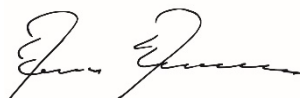
30. Januar 2017: Das Bundeskartellamt genehmigt die Wet-Lease-Vereinbarung zwischen airberlin und der Lufthansa Group ohne Auflagen.

1. Februar 2017: Thomas Winkelmann übernimmt die Ämter des Chief Executive Officer, Chairman of the Management Board und Director of the Company.

20. Februar 2017: airberlin veröffentlicht die Ergebnisse ihres Umtauschangebots für die ausstehende garantierte Wandelanleihe 2019 und der Platzierung einer neuen garantierten Wandelanleihe 2019 im Volumen von EUR 140 Mio.

1. März 2017: Götz Ahmelmann kehrt zu airberlin als Chief Commercial Officer zurück und Julio Rodriguez wird Chief Commercial Officer von NIKI.

3. April 2017: Neil Mills, Chief Strategy & Planning Officer von airberlin, übernimmt die neue Position des Chief Transformation Officer mit sofortiger Wirkung und leitet eine neu geschaffene Abteilung, die sich unternehmensübergreifend der allgemeinen Performanceverbesserung widmet.



Thomas Winkelmann
Chief Executive Officer

GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Zusammensetzung des Board

Am 31. Dezember 2016 bestand das Board der Gesellschaft aus den folgenden sieben Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman of the Board), James Hogan (Vice Chairman of the Board), Joachim Hunold, James Rigney, Ali Sabancı, Andries van Lwijk und Johannes Zurnieden sowie aus dem Executive Director Stefan Pichler. Die Gesellschaft plant im Geschäftsjahr 2017 mindestens einen weiteren Non-Executive Director zu bestellen. Im Jahr 2016 hat das Board 16 Sitzungen abgehalten.

Mit Wirkung zum 31. Januar 2017 trat Herr Pichler von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Herr Thomas Winkelmann übernahm beide Positionen mit Wirkung zum 1. Februar 2017. Am 30. Juni 2016 trat Herr Nicholas Teller von seinem Amt als unabhängiger Non-Executive Director zurück und mit Wirkung zum 31. Dezember 2016 trat Lothar Steinebach 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 Nennenausschuss 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 2016 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. Der UK Corporate Governance Code sieht vor, dass kleinere Unternehmen wie airberlin das Wahlrecht haben, den UK Corporate Governance Code in der für kleinere Unternehmen gültigen Fassung anzuwenden. Die Gesellschaft hat von diesem Wahlrecht Gebrauch gemacht und entsprechend sollen mindestens zwei unabhängige Non-Executive Directors im Board der Gesellschaft vertreten sein.

Nach sorgfältiger Beratung hat das Board die Feststellung getroffen, dass die Herren Teller (zum 30. Juni 2016 aus dem Board ausgeschieden), Zurnieden, Steinebach (zum 31. Dezember 2016 aus dem Board ausgeschieden) 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 eingehend geprüft. Zum Zeitpunkt der nächsten Hauptversammlung („HV“) wird Herr Zurnieden dem Board seit elf Jahren angehören. Damit wird Herr Zurnieden das im UK Corporate Governance Code festgelegte Kriterium hinsichtlich der Länge der Dienstzeit in Bezug auf die Unabhängigkeit von Non-Executive Directors nicht erfüllen; er erfüllt aber alle anderweitigen Kriterien für die Unabhängigkeit. Das Board hat festgestellt, dass Herr Zurnieden trotz der Dauer seiner Tätigkeit im Board die Kriterien des Board für die Unabhängigkeit von Non-Executive Directors erfüllt. Das Board wird diese Frage auch in Zukunft weiterverfolgen. Das Board ist davon überzeugt, dass Herr Zurniedens Erfahrung als langjährige Mitglieder des Board für die Gesellschaft einen unschätzbaren Wert an Wissen, Perspektive und Kontinuität darstellt, insbesondere während der aktuellen Restrukturierungsphase. Ferner ist das Board davon überzeugt, dass Herr Zurnieden weiterhin konstruktive Beiträge zu den Diskussionen des Board liefern wird, er die entscheidenden Merkmale für Unabhängigkeit aufweist und dass seine Unabhängigkeit von der Dauer seiner 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 12). 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 2016

Die im Berichtsjahr vom Board erörterten Themen umfassten unter anderem:

- ▶ die strategische Überprüfung des Geschäftsmodells der Gesellschaft, einschließlich der grundsätzlichen Umstrukturierung und Neuausrichtung der neuen airberlin,
- ▶ die Bündelung des europäischen Touristikgeschäfts in der Tochtergesellschaft NIKI und der geplante Verkauf der mittelbaren Beteiligung an NIKI,
- ▶ das Wet-Lease von bis zu 38 Flugzeugen im Rahmen eines ACMIO-Abkommen mit Gesellschaften der Lufthansa Group,
- ▶ die Finanzierungsanforderungen der Gesellschaft, einschließlich des Abschlusses von Darlehensverträgen mit der Abu Dhabi Commercial Bank, der National Bank of Abu Dhabi und EA Partners II B.V.,
- ▶ die operative und finanzielle Performance der Gesellschaft, und
- ▶ die Billigung der Abschlüsse, der Geschäftsplanung und des Budgets 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 62 bis 63 („Interne Kontrollen und Performance des Board“), 35 bis 49 („Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten“) sowie 64 bis 68 („Bericht des Prüfungsausschusses“) dargelegt.

Das Board überwacht in Zusammenarbeit mit dem Prüfungsausschuss die Risikomanagement- und internen 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 damals amtierenden 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 2016 bestand das Management Board aus den folgenden sechs Mitgliedern: Chief Executive Officer Stefan Pichler, Chief Financial Officer Dimitri Courtelis, Chief Commercial Officer Julio Rodriguez, Chief Strategy & Planning Officer Neil Mills, Chief Flight Operations Officer Oliver Iffert und Chief Human Resources Officer Dr. Martina Niemann.

Mit Wirkung zum 31. Januar 2017 trat Herr Pichler von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Zum 1. Februar 2017 übernahm Herr Thomas Winkelmann beide Positionen. Herr Dimitri Courtelis wurde zum 15. September 2016 zum Chief Financial Officer und Mitglied des Management Board ernannt nachdem Herr Arnd Schwierholz zum gleichen Zeitpunkt von diesem Amt und dem Management Board zurücktrat. Mit Wirkung zum 1. März 2017 trat Herr Julio Rodriguez von seinem Amt als Chief Commercial Officer und Mitglied des Management Board zurück und übernahm stattdessen das Amt als Chief Commercial Officer bei NIKI Luftfahrt GmbH. Zum gleichen Zeitpunkt wurde Götz Ahmelmann zum Chief Commercial Officer ernannt und trat in das Management Board ein. Zum 1. März 2016 trat Herr Ciomperlik von seinem Amt als Chief Production Officer zurück und übernahm zu diesem Zeitpunkt die Aufgabe als Director Group Synergies. Mit Wirkung zum 1. März 2016 trat Herr Oliver Lackmann von seinem Amt als Chief Flight Operations Officer zurück und schied aus dem Management Board aus. Zum 15. April 2016 übernahm Herr Lackmann die Aufgabe als Geschäftsführer der österreichischen Tochtergesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH. 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. Neil Mills übernahm zum 3. April 2017 die neugeschaffene Position des Chief Transformation Officer, die die frühere Position des Chief Strategy and Planning Officer im Management Board ersetzt. Oliver Iffert trat 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 2016 – im Rahmen der Vorgaben des Board – für die Führung, die operative Steuerung und das Performancemanagement der airberlin group verantwortlich. Das Management Board tagt wöchentlich bzw. häufiger, wenn es die Umstände erfordern. Der Chairman of the Management Board kann Personen, die nicht Mitglieder des Management Board sind, wie zum Beispiel entsprechende Mitarbeiter oder externe Berater, zur Teilnahme an den Sitzungen einladen. Der Company Secretary, Michelle Johnson, unterstützt das Management Board.

Die Aufgabe des Management Board besteht in der Steuerung der Performance der airberlin group. Das Management Board ist verantwortlich für alle wesentlichen Managementfragen, die sich aus der Geschäftstätigkeit der airberlin group ergeben, einschließlich aller Aspekte in Bezug auf Risiken und Sicherheit. Das Management Board überwacht darüber hinaus die operative und finanzielle Performance der airberlin group sowie die Umsetzung der Strategie der airberlin group, die 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 64 bis 68.

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*), die Beratung hinsichtlich der Ernennung der Abschlussprüfer durch die Aktionäre und die Überprüfung und Überwachung der Risikomanagementsysteme, der internen Kontrollen des Finanzbereichs sowie der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft.

ERNENNUNGSAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2016 bestand der Ernennungsausschuss aus den folgenden zwei Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (als Chairman des Ausschusses) und James Hogan sowie zwei unabhängigen Non-Executive Directors: Andries van Luijk und Johannes Zurnieden.

Der Ausschuss hat im Jahr 2016 eine Sitzung 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 nahm im Geschäftsjahr 2016 die Dienste von Heads!, einem externen, unabhängigen professionellen Beratungsunternehmen, für die Bestellung von Boardmitgliedern in Anspruch.

DIE TÄTIGKEIT DES ERNENNUNGS-AUSSCHUSSES IN 2016

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2016 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- ▶ Sicherstellung, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Ernennung von Boardmitgliedern den erforderlichen Kontakt zu den wesentlichen Aktionären hielt,
- ▶ Überprüfung der Struktur, Größe und Zusammensetzung des Board (einschließlich der Qualifikation, Kenntnisse und Erfahrung der Mitglieder des Board) und Empfehlungen an das Board hinsichtlich Anpassungen,
- ▶ Bestimmung und Nominierung von zukünftigen Kandidaten zur Beschlussfassung durch das Board, sowie die

- ▶ 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.

VERGÜTUNGSAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2016 bestand der Vergütungsausschuss aus Dr. Hans-Joachim Körber als Non-Executive Director und Johannes Zurnieden als unabhängiger Non-Executive Director. Nicholas Teller schied mit Wirkung zum 30. Juni 2016 aus dem Board und dem Vergütungsausschuss aus. 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.

Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens einmal pro Jahr. Im Jahr 2016 hat der Vergütungsausschuss zwei 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 69 bis 88 enthält die vorgeschlagene Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und weitere Details zur Arbeit des Ausschusses.

FINANZAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2016 bestand der Finanzausschuss aus drei Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber, Ali Sabancı und James Rigney. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens zweimal pro Jahr. Im ersten Halbjahr 2016 hat der Ausschuss drei Sitzungen abgehalten. Der Ausschuss überwacht und überprüft die Finanzplanung und die Finanzierungsrichtlinien der airberlin group und deren Umsetzung. Darüber hinaus unterstützt der Finanzausschuss das Board in verschiedenen Tätigkeiten (wie 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. Seit Juni 2016 befasst sich das gesamte Board mit den Themen, die zuvor vom Finanzausschuss erörtert wurden.

DIE TÄTIGKEIT DES FINANZAUSSCHUSSES IM JAHR 2016

Der Finanzausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2016 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- ▶ Überwachung des Finanzierungsbudgets im Zusammenhang mit den prognostizierten Cashflows und der Liquidität,
- ▶ Abwägung verschiedener Finanzierungsmaßnahmen,

- ▶ 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, insbesondere im Hinblick auf die Umstellung auf eine ausschließlich aus Airbus Flugzeugen bestehenden Flotte.

Sitzungen des Board und der Ausschüsse

Soweit möglich wird von den Directors erwartet, dass sie an allen Boardsitungen, 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 2016 im Einzelnen dargestellt:

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
Gesamtzahl der Sitzungen	16	4	1	2	3
Teilnahme an den Sitzungen					
Dr. Hans Joachim Körber Chairman of the Board, Non-Executive Director	16	NZ	1	2	3
Joachim Hunold Non-Executive Director	15	NZ	NZ	NZ	NZ
James Hogan Non-Executive Director, Vice-Chairman of the Board	3	NZ	0	NZ	NZ
Stefan Pichler Executive Director, Chairman of the Management Board	16	NZ	NZ	NZ	NZ
James Rigney Non-Executive Director	9	NZ	NZ	NZ	0
Ali Sabancı Non-Executive Director	15	NZ	NZ	NZ	2
Nicholas Teller* Unabhängiger Non-Executive Director	7	4	NZ	2	3
Johannes Zurnieden Unabhängiger Non-Executive Director	15	NZ	0	0	NZ
Andries van Luijk Unabhängiger Non-Executive Director	14	NZ	1	NZ	NZ
Dr. Lothar Steinebach* Unabhängiger Non-Executive Director	15	4	1	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.

* Nicholas Teller trat mit Wirkung zum 30. Juni 2016 von seinem Amt als Non-Executive Director zurück. Dr. Lothar Steinebach trat mit Wirkung zum 31. Dezember 2016 von seinem Amt als Non-Executive Director zurück

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 und 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 2016 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 2016 erneut durch die Bereitstellung eines Online-Abstimmungssystems für Aktionäre und Stimmrechtsbevollmächtigte über die Internetseite der Gesellschaft ermöglicht.

Dr. Lothar Steinebach war im Geschäftsjahr 2016 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 und haben die entsprechenden Befugnisse an den Prüfungsausschuss übertragen.

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.

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 den UK Corporate Governance Code daher nicht an, berücksichtigt aber dessen Grundsätze, wie sie für kleine Unternehmen gelten.

BERICHT DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES

Prüfungsausschuss

Im Jahr 2016 bestand der Prüfungsausschuss aus den folgenden zwei unabhängigen Non-Executive Directors: Nicholas Teller (der zum 30. Juni 2016 aus dem Board und dem Vergütungsausschuss ausschied) und Dr. Lothar Steinebach (als Chairman des Ausschusses), der zum 31. Dezember 2016 aus dem Board und dem Vergütungsausschuss ausschied. Die Qualifikationen der jeweiligen Mitglieder des Prüfungsausschusses in 2016 sind auf den Seiten 7 bis 8 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 verfügte. Mit der Ausübung des Wahlrechts, die Regelungen des UK Corporate Governance Code in der für kleinere Unternehmen gültigen Fassung anzuwenden, setzte sich der Prüfungsausschuss mit Wirkung ab dem 20. Februar 2017 aus Herrn van Luijk (als unabhängiger Non-Executive Director und Chairman des Ausschusses), Dr. Körber und Herrn Hunold (jeweils als unabhängige Non-Executive Directors) zusammen.

Sitzungen

Der Prüfungsausschuss trat im Jahr 2016 zu vier 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 2016

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2016 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,
- ▶ aller wesentlichen Informationen, die mit den Jahresabschlüssen vorgelegt werden, wie zum Beispiel die Darstellung der Geschäfts- und Finanzlage, sowie
- ▶ des Governance-, Risiko- und Compliance-Systems der Gesellschaft und der internen Kontrollen.

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

Finanzberichterstattung und wesentliche finanzielle Aspekte

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

Bestimmte wesentliche Aspekte, die während des Berichtsjahres 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), Finanzierungsvereinbarungen und 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.
- ▶ 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 während der Prüfung des Abschlusses für das Jahr 2015 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 2016 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 2016 hat die airberlin group folgende Beträge an KPMG gezahlt: 1,1 Mio. EUR für erbrachte Prüfungsleistungen, 0,3 Mio. EUR für prüfungsnahen Leistungen und 0,4 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. Gemäß den Richtlinien der Gesellschaft über die Beauftragung der Abschlussprüfer mit prüfungsfremden Leistungen hat airberlin bestimmte Kategorien von prüfungsfremden Leistungen im Voraus bewilligt, soweit diese im Einklang mit den gesetzlichen Anforderungen und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers stehen.

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 nahm im Zeitraum von Oktober 2016 bis April 2017 eine Ausschreibung für die Abschlussprüfung der Gesellschaft gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 vor. Nach der Bewertung der eingereichten Angebote entsprechend den vorab definierten, transparenten und nicht diskriminierenden Auswahlkriterien empfahl der Prüfungsausschuss dem Board, KPMG erneut als Abschlussprüfer für das Jahr 2017 zu bestellen. Das Board wird den Aktionären auf der HV 2017 die Wiederbestellung von KPMG vorschlagen. KPMG ist seit 2006 der Abschlussprüfer der Gesellschaft. Der verantwortliche Partner der Prüfungsgesellschaft hat regelmäßig gewechselt. Der Ausschuss wird weiterhin den Zeitpunkt für die nächste offizielle Ausschreibung vor dem Hintergrund der maßgeblichen regulatorischen Anforderungen und weiterer Änderungen im rechtlichen Umfeld prüfen. Die Auswahl der Abschlussprüfer durch den Ausschuss ist durch keine vertraglichen Verpflichtungen eingeschränkt.



Andries B. van Luijk
Chairman of the Audit Committee

02. Mai 2017

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 2017 freue ich mich, der Chairman of the Board, Ihnen den Bericht über die Vergütung der Directors für das zum 31. Dezember 2016 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 2016 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 2017 zu einer Konsultativabstimmung vorgelegt.

MITGLIEDER UND AUFGABEN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES

Zum 31. Dezember 2016 setzte sich der Vergütungsausschuss aus Johannes Zurnieden als unabhängigen Non-Executive Director und Dr. Hans-Joachim Körber als Non-Executive Director zusammen. Die Biographien der Mitglieder des Vergütungsausschusses sind auf den Seiten 7 bis 8 dargestellt. Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2016 zwei Sitzungen abgehalten.

Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2016 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 der Gesellschaft, die mit Wirkung zum 1. Januar 2015 in Kraft trat, einschließlich einer Überprüfung ihrer Angemessenheit und Relevanz,
- ▶ die Umsetzung der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft,
- ▶ die Festlegung der Vergütung des neuen CEO der Gesellschaft ab 1. Februar 2017, Herrn Thomas Winkelmann,
- ▶ die Festlegung der Abfindungs- und Vergütungslösung für Herrn Stefan Pichler, der mit Wirkung zum 31. Januar 2017 von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurücktrat, 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 2016 neu in das Management Board eingetretenen Mitglieder im Rahmen der Sitzungen des Board of Directors.

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 2016 seine Aufgaben wahrgenommen hat, ist auf den Seiten 69 bis 70 dargestellt.

VERGÜTUNGSRICHTLINIE

Der Vergütungsausschuss hat die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft für Directors bestätigt, die von den Aktionären erstmals auf der HV 2014 gebilligt wurde (die „Richtlinie“). Es ist geplant, dass die Richtlinie (dargelegt auf den Seiten 72 bis 88) für alle Executive Directors und Non-Executive Directors weiterhin gültig bleiben wird und den Aktionären auf der Hauptversammlung 2017 der Gesellschaft zur Zustimmung im Rahmen einer verbindlichen Abstimmung vorgelegt wird.

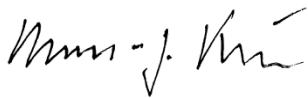
VERGÜTUNGSENTSCHEIDUNGEN

Mit Wirkung zum 31. Januar 2017 trat Herr Pichler von seinen Ämtern als Chief Executive Officer und Chairman of the Management Board zurück. Herr Thomas Winkelmann übernahm zum 1. Februar 2017 beide Positionen. Im Zusammenhang mit Herrn Pichlers Ausscheiden aus der Gesellschaft und der Beendigung seines Dienstvertrags zum 31. Januar 2017 wurde Herrn Pichler eine Gesamtabfindung in Höhe von 1,45 Millionen EUR brutto gewährt. Zudem wurde seine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von sechs Monaten nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags aufgehoben. Herrn Pichler wurde für sein erstes Jahr im Amt im Jahr 2016 eine garantierte variable Vergütung von 400.000 EUR aber keine variable Vergütung für sein zweites Jahr im Amt 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 Thomas Winkelmann als Chief Executive Officer der Gesellschaft zu gewinnen, hat der Vergütungsausschuss den von den Aktionären gemäß der Richtlinie gewährten Ermessensspielraum genutzt, um angesichts der außergewöhnlichen und unerwarteten Umstände für ihn ein angemessenes Vergütungspaket aufzusetzen. Die Einzelheiten seines Vergütungspakets sind in der Vergütungsrichtlinie für Directors auf den Seiten 72 bis 88 dargelegt.

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 2017. 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

02. Mai 2017

VERGÜTUNGSRICHTLINIE FÜR DIRECTORS

Die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft für Directors wurde von den Aktionären auf der HV 2014 gebilligt und trat mit Wirkung zum 1. Januar 2015 in Kraft. Für Informationszwecke und vorbehaltlich redaktioneller Änderungen ist die Vergütungsrichtlinie im Folgenden nochmals dargelegt. Das Board wird den Aktionären auf der HV 2017 empfehlen, die Richtlinie zu bestätigen.

Wesentliche Elemente der Vergütungsrichtlinie

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

Die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft besteht aus den folgenden übergreifenden Prinzipien:

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

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

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

I. ÜBERSICHT: ZUKÜNFTIGE RICHTLINIE

	Ziel	Funktionsweise	Höchstbetrag	Leistungskennzahlen
Gehalt	Das Gehalt eines Executive Directors soll den Umfang der Verantwortung und seinen Beitrag für die Gesellschaft im Wettbewerbsumfeld reflektieren.	Das Grundgehalt wird gemäß des Dienstvertrags des Executive Directors mit der Gesellschaft bezahlt. Das Grundgehalt wird regelmäßig vom Vergütungsausschuss überprüft und basiert unter anderem auf den folgenden Faktoren: (a) einer Beurteilung des entsprechenden Directors und seines oder ihres Beitrags zum Geschäftserfolg; (b) der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft; sowie (c) dem Wettbewerbsumfeld und dem Markt für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite.	Die Gehälter von Executive Directors sollen auf einem Niveau sein, das es airberlin ermöglicht, Personen mit dem notwendigen Format zu gewinnen bzw. an sich zu binden. Das Grundgehalt kann während der Gültigkeit der Vergütungsrichtlinie erhöht werden. Normalerweise wird eine jährliche Anhebung nicht über den Anstieg der Inflationsrate plus 5 Prozent hinausgehen. Der Vergütungsausschuss behält sich aber das Recht vor, in außergewöhnlichen Umständen auch größere Anhebungen vorzunehmen, zum Beispiel bei einer wesentlichen Änderung der Aufgaben oder Verantwortlichkeiten des Directors.	NZ
Steuerpflichtige Leistungen	Geldwerte Vorteile werden im Rahmen der lokalen marktüblichen Gepflogenheiten gewährt und sind so ausgestaltet, dass sie ausreichend attraktiv sind, um hochkarätige Anwärter für das Unternehmen zu gewinnen beziehungsweise an das Unternehmen zu binden.	Die Executive Directors erhalten von der Gesellschaft Sachleistungen, unter anderem ein Geschäftstelefon, einen Dienstwagen und Telekommunikationsgeräte. Die Executive Directors haben Anspruch auf ermäßigte oder kostenfreie Beförderung auf Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden. Die Executive Directors genießen Versicherungsschutz im Rahmen einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Leistungs- und Aufsichtsorgane (D&O-Versicherung, die Risiken aufgrund jeglicher Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die Ausübung ihrer Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, jedwede Steuerverpflichtung zu übernehmen, falls die Gesellschaft diese im Auftrag des Directors erfüllt.	Die Gesamtkosten des jährlichen geldwerten Vorteils für jeden Director und seine Angehörigen werden voraussichtlich 25.000 EUR betragen. Die tatsächlichen Kosten können davon abweichen und hängen von den Konditionen ab, die sich die Gesellschaft sichern kann, sowie von den in Anspruch genommenen Flügen.	NZ

	Ziel	Funktionsweise	Höchstbetrag	Leistungskennzahlen
Kurzfristige Anreize	Der Jahresbonus eines Executive Directors soll Anreiz dafür sein, bestimmte operationale Ziele und Finanzziele in einem Jahr zu erreichen, wodurch die Interessen des jeweiligen Executive Directors mit denen der Aktionäre der Gesellschaft in Einklang gebracht werden.	Der Vergütungsausschuss legt jährlich die Zahlung solcher Bonuszahlungen fest und berücksichtigt bei der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen eine Reihe von gewichteten Faktoren. Von bestimmten Ausnahmen abgesehen, wird jegliche variable Vergütung nach Zielerreichungsvereinbarungen durch den Vergütungsausschuss an die Executive Directors zu gleichen Teilen in bar und in Form von Aktien gezahlt. Die Aktien unterliegen einer generellen Haltefrist von drei Jahren.	Der Bonus des Executive Directors ist auf 225 Prozent seines jährlichen Grundgehalts begrenzt.	Die variable Vergütung bemisst sich anhand eines Bündels von Maßnahmen mit unterschiedlicher Gewichtung, abhängig von den kurzfristigen Finanzzielen der Gesellschaft. Diese können jährlich angepasst werden, umfassen aber üblicherweise EBIT, operative Performanceziele und individuelle Ziele, um die strategischen Ziele der airberlin group abzubilden. Soweit es sich nicht um wirtschaftlich sensible Daten handelt, werden die eingesetzten Leistungskennzahlen und Ziele nachträglich im jährlichen Vergütungsbericht der Gesellschaft offengelegt.
Langfristige Anreize	Das Aktien-Incentiveprogramm wurde entwickelt, um Anreize für Mitarbeiter zu schaffen und um sie an das Unternehmen zu binden sowie um Beschäftigung zu fördern.	Zuteilungen können vom Vergütungsausschuss jährlich gewährt werden. Der Ausschuss berücksichtigt bei der Gewährung von Zuteilungen die Performance des Directors und der airberlin group, um so die angemessene Anzahl und Struktur der Zuteilung sowie die angewandten Leistungsbedingungen festzulegen.	Zuteilungen können in Form von Aktien erfolgen, deren Höhe 200 Prozent des Grundgehalts nicht übersteigen darf (der Zeitpunkt der Gewährung ist hierfür maßgeblich).	Der Vergütungsausschuss hat derzeit nicht die Absicht, Zuteilungen im Rahmen des Aktien-Incentiveprogramms an Executive Directors vorzunehmen, behält sich aber das Recht vor, dies zu tun, wenn es dies aus irgendeinem Grund für angemessen hält. Der Vergütungsausschuss würde die Leistungsbedingungen zum Zeitpunkt der Gewährung so festlegen, dass die strategischen Ziele der airberlin group zu diesem Zeitpunkt abgebildet werden. Solche Leistungsbedingungen wären zeitlich so ausgedehnt und ausgestaltet, dass sie den langfristigen Erfolg der Gesellschaft fördern.
Pensionen und sonstige Leistungen	Rückstellungen für Pensionen und Hinterbliebenenversorgung dienen dazu, hochkarätige Anwärter für das Unternehmen zu gewinnen bzw. an das Unternehmen zu binden.	Pensionen und Hinterbliebenenversorgung können vom Vergütungsausschuss gewährt werden. Mit Erreichen des 65. Lebensjahres oder bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit hat der Director Anspruch auf Pensionsleistungen. Darüber hinaus kann die Gesellschaft dem Lebensgefährten und jedem Kind des Director eine einmalige Pensionszahlung in einem zu	Der jährliche Anspruch darf nicht 50 Prozent des Grundgehalts des Executive Directors in dem Jahr übersteigen. Die Directors sind nicht verpflichtet, sich an den Beiträgen für ihre Versorgungsleistungen zu beteiligen.	NZ

	Ziel	Funktionsweise	Höchstbetrag	Leistungskennzahlen
		vereinbarenden Betrag gewähren. Ansprüche sind ausgeschlossen, falls der Director nach dem 70. Geburtstag verstirbt beziehungsweise einem anderen vereinbarten Zeitpunkt.		
Sonstige Leistungen	Schutz des Geschäfts gegen Wettbewerber nach Beendigung der Beschäftigung.	Der alleinige Executive Director erhält eine Zahlung aufgrund einer strikten Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von einem Jahr nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags. Aufgrund dieser Verpflichtung hat der Executive Director Anspruch auf Zahlung von 50 Prozent seiner fixen Vergütung für dieses Jahr.	50 Prozent der fixen Vergütung des Jahres.	NZ
Rückforderung oder Einbehalt	Keine der Vergütungsbestandteile in dieser Aufstellung unterliegen der Möglichkeit der Rückforderung oder des Einhalts.			

Der Vergütungsausschuss hat bei der Festsetzung des Vergütungspakets für Herrn Winkelmann seinen Ermessensspielraum ausgenutzt und ist – aufgrund der außergewöhnlichen und unerwarteten Umstände im Vorfeld der Vereinbarung des Vergütungspakets für Herrn Winkelmann – von der Vergütungsrichtlinie abgewichen. Bei der Strukturierung des Vergütungspakets hat der Vergütungsausschuss das Interesse der Gesellschaft, Herrn Winkelmann in dieser kritischen Zeit zu gewinnen, mit dem Ziel, Misserfolg nicht zu belohnen, abgewogen. Die folgenden Bestimmungen des Vergütungspakets von Herrn Winkelmann sind Bestandteil der Vergütungsrichtlinie:

Um Herrn Winkelmann für Nachteile in Bezug auf seine Pensionsansprüche zu kompensieren, die ihm durch seinen Eintritt in die Gesellschaft entstanden sind, hat die Gesellschaft Herrn Winkelmann eine einmalige Zahlung in Höhe von 300.000 EUR gewährt, die am 1. Februar 2017 fällig wurde.

Herr Winkelmann erhält ein jährliches Bruttogrundgehalt von 950.000 EUR und – in Abhängigkeit von der Erreichung bestimmter Ziele – einen (vom Vergütungsausschuss festgelegten) Höchstbetrag an variabler Vergütung von 950.000 EUR. Herrn Winkelmanns variable Vergütung wird in bar ausbezahlt.

Herr Winkelmann hat für das Kalenderjahr 2017 einen Anspruch auf einmaligen, festen Mindestbonus von 400.000 EUR, der im Januar 2018 fällig wird. Diese Zahlung wird auf alle anderen Herrn Winkelmann während seiner Beschäftigung für die Gesellschaft zu zahlenden Jahresboni angerechnet.

Herr Winkelmanns Dienstvertrag wurde mit einer Kündigungsfrist von sechs Monaten für beide Seiten auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Eine Kündigung kann erstmals mit Wirkung zum 31. Januar 2019 ausgesprochen werden. Im Falle einer ordentlichen Kündigung des Dienstvertrags durch die Gesellschaft mit Wirkung vor dem 31. Januar 2021 hat Herr Winkelmann Anspruch auf eine Abfindungszahlung in Höhe seines vertraglichen Grundgehalts, das er für den Zeitraum von dem Wirksamwerden der Kündigung bis zum 31. Januar 2021 ansonsten erhalten würde.

Kündigt die Gesellschaft den Dienstvertrag und die Wirksamkeit der Kündigung und/oder die Frage, ob Herr Winkelmann offene Gehalts- oder Entschädigungsansprüche gegenüber der Gesellschaft hat, ist zwischen den Parteien strittig, und Herr Winkelmann unterrichtet die Gesellschaft hierüber schriftlich innerhalb eines Monats nach Erhalt der Kündigung durch die Gesellschaft, ist die Gesellschaft verpflichtet, Herr Winkelmanns vertragliche Ansprüche bis zu einem Höchstbetrag von 4.500.000 EUR (unter Berücksichtigung aller anderen von Herr Winkelmann im Zusammenhang mit seiner Beschäftigung für die Gesellschaft erhaltenen Beträge) weiterhin auf ein Treuhandkonto zu leisten (400.000 EUR am 31. Januar 2018; sowie sein Monatsgehalt und Sachleistungen), es sei denn, dass beide Parteien eine Vergleichsvereinbarung abschließen oder ein Gericht in erster Instanz zu der Entscheidung kommt, dass ein geringerer Betrag zu zahlen ist. Mit Abschluss eines Vergleichs bzw. einer Gerichtsentscheidung entsteht Herr Winkelmanns Anspruch auf Zahlung des entsprechenden Betrags aus dem Treuhandkonto. Um die Zahlungsverpflichtungen der Gesellschaft aus dem Dienstvertrag bis zum 31. Januar 2021 abzusichern, wurde eine unwiderrufliche Bankgarantie in Höhe von bis zu 4.500.000 EUR zugunsten von Herrn Winkelmann ausgestellt.

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

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

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

II. RICHTLINIE FÜR NEUEINSTELLUNGEN

Das Vergütungspaket für einen neuen Director stünde, soweit dies praktikabel ist, im Einklang mit der Richtlinie, die in der Übersicht auf den Seiten 73 bis 75 dargelegt ist. Darüber hinaus würde die Gesellschaft prüfen, inwieweit die folgenden Elemente notwendig oder zweckmäßig wären, um sich die Dienste eines neuen Directors zu sichern:

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

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

III. DIENSTVERTRAGS-RICHTLINIE

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

Die Gesellschaft antizipiert, dass der Dienstvertrag mit einem neuen Executive Director Konditionen enthalten würde, die – in Bezug auf die Laufzeit und die Kündigungsfrist – nicht belastender für die Gesellschaft wären als der Dienstvertrag mit dem derzeitigen Executive Director. Die anderen Regelungen entsprächen denen der Richtlinie für Neueinstellungen.

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

IV. RICHTLINIE FÜR ABFINDUNGSZAHLUNGEN

A. Kündigungsfristen

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

B. Zahlungen bei Beendigung

Falls die Gesellschaft das Arbeitsverhältnis kündigt beziehungsweise darauf verzichtet, dass der Directors seine Dienste bis zum Ablauf der Kündigungsfrist erbringt, gelten die folgenden Grundsätze, soweit diese nach geltendem Recht zulässig sind:

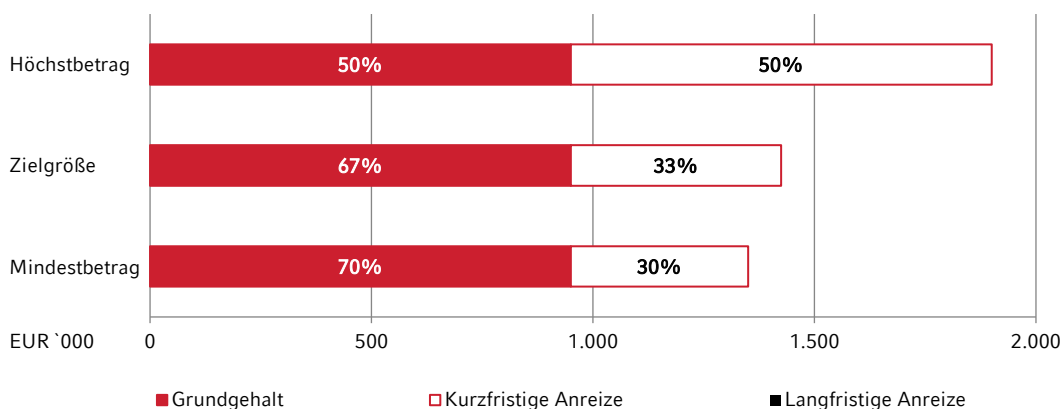
Gehalt	Gehalt für nicht-erbrachten Zeitraum der Kündigungsfrist
Jahresbonus	Eine zeitanteilige Zahlung erfolgt im Hinblick auf den Jahresbonus für das Geschäftsjahr, in dem das Arbeitsverhältnis des Directors beendet wird. Alle Aktien, die einer Haltefrist unterliegen, werden von dieser Haltefrist befreit.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

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

Darstellung der Anwendung der Vergütungsrichtlinie

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

Executive Director: Anwendung der Vergütungsrichtlinie



Berechnungsgrundlage und Annahmen

- ▶ Die Einmalzahlung von 300.000 EUR an den Executive Director als Entschädigung für seine Pensionsnachteile, die ihm durch seinen Eintritt in die Gesellschaft entstanden sind, sind nicht hierin nicht enthalten.
- ▶ Die im Diagramm dargestellten Werte beziehen sich ausschließlich auf das Grundgehalt und den Bonus.
- ▶ Der Bonus für die Zielvorgabe unterstellt eine 50 Prozent Auszahlung.

Berücksichtigung von Anstellungsbedingungen an anderer Stelle innerhalb der airberlin group

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

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

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

BERÜCKSICHTIGUNG DER SICHT DER AKTIONÄRE

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

Jährlicher Bericht über die Vergütung der Directors

ZUSTÄNDIGKEITEN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES

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

Der Ausschuss nimmt seine Aufgaben unter anderem 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 Gesamtentwicklung 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 aller sonstigen Vertragsbedingungen, die bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses dieser Personen zum Tragen kommen, und
- ▶ Kenntnisnahme von sowie Beratung über alle wesentlichen Änderungen der Vergütungsstrukturen der Mitarbeiter der Gesellschaft und der airberlin group.

Während der Berichtsperiode hat der Vergütungsausschuss im Hinblick auf die Vergütungsrichtlinie für Directors keine Beratung von externen Beratern in Anspruch genommen.

Der Ausschuss hat vom Board die umfassende Befugnis erhalten, Berichte oder Gutachten in Auftrag zu geben, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben als notwendig erachtet.

VERGÜTUNG DER EXECUTIVE DIRECTORS

Im Einklang mit der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft bietet die Gesellschaft ein Vergütungspaket an, das dem Umfang der Verantwortung des jeweiligen Executive Directors und dessen Beitrag zum Unternehmenserfolg unter Berücksichtigung des Wettbewerbsumfelds entspricht. 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 Gehaltsniveau 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) Einer Bewertung des entsprechenden Directors und seines oder ihres Geschäftsbeitrags,
- b) Der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und
- c) Dem Wettbewerbsumfeld und dem Markt für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite.

Das Bruttogrundgehalt des Executive Director, der im Jahr 2016 dem Board angehörte, ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Name	Bruttogrundgehalt in 2016 (EUR)
Stefan Pichler	950.000*

* Als Beitrag zu der Umstrukturierung der airberlin group verzichtete Stefan Pichler auf zehn Prozent (10%) seines Grundgehalts für den Zeitraum vom 1. April 2016 bis 31. Dezember 2016.

Sofern die festgelegten Benchmarks erreicht werden, war der Executive Director, der im Jahr 2016 dem Board angehörte, berechtigt, einen vom Vergütungsausschuss festgelegten Jahresbonus zu erhalten. Ein solcher Bonus wurde der Höhe nach auf den vom Ausschuss vorab festgelegten Höchstbetrag begrenzt. Der Bonus verfolgt die Absicht, dem Executive Director Anreize zu setzen, gewisse operative und finanzielle Jahresziele zu erreichen, wodurch die Interessen des jeweiligen Directors mit denen der Aktionäre der Gesellschaft in Einklang gebracht werden.

Der Vergütungsausschuss legt jährlich die Zahlung solcher Bonuszahlungen fest und berücksichtigt bei der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen eine Reihe von gewichteten Faktoren.

Ein entscheidender Grundsatz der Bonuspolitik der Gesellschaft ist, dass kein Bonus gewährt werden soll, wenn u.a. die airberlin group bestimmte, vom Vergütungsausschuss festgesetzte Ziele nicht erreicht hat.

Herrn Pichler wurde für das Geschäftsjahr 2016 keine variable Vergütung gewährt.

DIENSTVERTRÄGE

Stefan Pichlers Dienstvertrag, dem Executive Director der Gesellschaft im Zeitraum vom 1. Februar 2015 bis 31. Januar 2017, beinhaltet eine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von sechs Monaten nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags. Der Dienstvertrag von Thomas Winkelmann, dem Executive Director der Gesellschaft seit dem 1. Februar 2017, beinhaltet ebenfalls eine solche Verpflichtung.

SONSTIGE LEISTUNGEN

Stefan Pichler, der Executive Director der Gesellschaft im Berichtsjahr, erhielt von der Gesellschaft ein Telefon, einen Dienstwagen und Telekommunikationsgeräte. Außerdem hatten Stefan Pichler sowie seine Frau und seine Kinder bis zum Alter von 24 Jahren Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Beförderung auf Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden. Stefan Pichler genießt Versicherungsschutz im Rahmen einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Leistungs- und Aufsichtsorgane (D&O-Versicherung, die Risiken aufgrund jeglicher Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die Ausübung seiner Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung.

KEINE PENSIONSANSPRÜCHE

Herr Pichler hatte im Jahr 2016 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 2016 gegenüber dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2015 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	-12,5%	+5%
Steuerpflichtige Leistungen	+3,2%	-4,3%
Kurzfristige Anreize	0% ¹	-77% ²
Sonstige Leistungen: geschätzter Gesamtwert an erhaltenen geldwerten Leistungen, die Bezüge darstellen	-80%	0%

1 2016 und 2015 wurden keine kurzfristigen Anreize gewährt.

2 2015 wurden Vertriebsanreize für 38 Mitarbeiter gewährt (und Anfang 2016 ausgezahlt), während 2016 für 44 Mitarbeiter Vertriebsanreize gewährt (und Anfang 2017 teilweise ausgezahlt) werden.

VERGÜTUNGSRICHTLINIE FÜR 2016 UND DIE FOLGEJAHRE

Bei der Umsetzung der Richtlinie in 2016 und in den Folgejahren hat der Vergütungsausschuss bei der Strukturierung der Vereinbarung mit Herrn Stefan Pichler und Herrn Thomas Winkelmann 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 2017 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 erhielt jeder Non-Executive Director im Geschäftsjahr 2016 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 innehatte. Die Herren Rigney, Hogan und Zurnieden haben entschieden, dass sie für 2016 auf diese Honorare vollständig verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsleistungen. Aktienbesitz der Directors (prüfungspflichtige Angaben)

Die folgende Tabelle zeigt detailliert den aktuellen Aktienbesitz der Directors zum 31. Dezember 2016:

Director	Aktien im wirtschaftlichen Eigentum*
Dr. Hans-Joachim Körber	203.000
Joachim Hunold	2.280.004
Ali Sabanci	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.

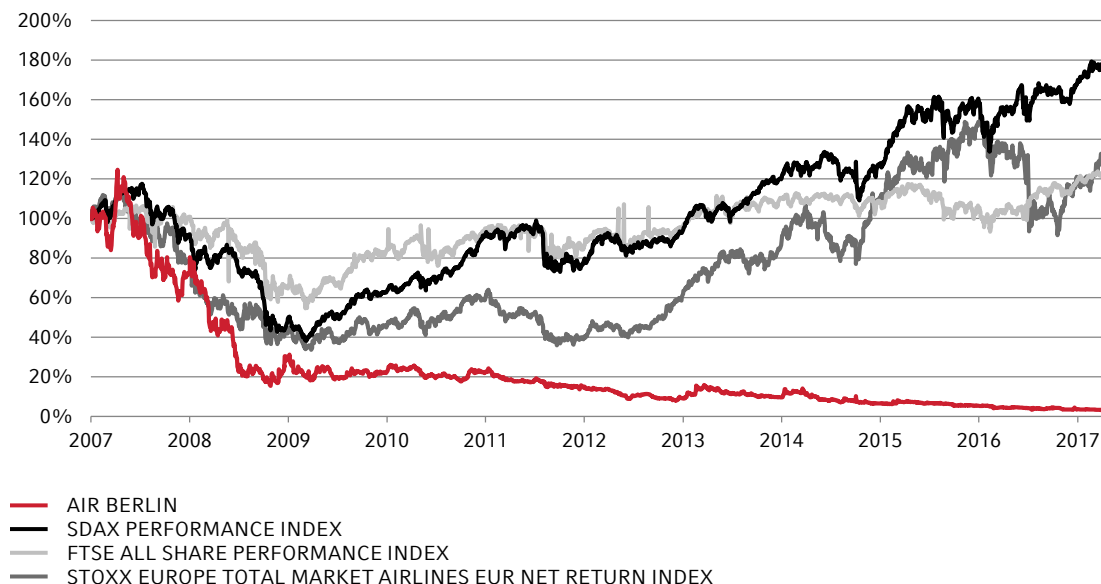
** Die im Vorjahr angegebene Zahl von 2.275.004 Aktien wurde angepasst, um einen Redaktionsfehler zu korrigieren; im Vorjahreswert waren 5.000 Aktien nicht berücksichtigt, die von einer nahe stehenden Person gehalten wurden.

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 (QUELLE: REUTERS)



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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gesamtvergütung (in TEUR)	4.805	1.083	1.057	830	1.046	1.311
STI – Kurzfristige Anreize (Auszahlung in % des Maximalbetrags)	0	0	0	0	0	0
LTI – Langfristige Anreize (Auszahlung in % des Maximalbetrags) ¹	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ

NZ¹ steht für nicht zutreffend.

1 2016 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)	2016	2015	Prozentuale Veränderung
Personalaufwand	624.870	589.304	6%
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	8.601	9.065	-5,1%
Umsatz	3.785.410	4.081.756	-7,3%
Betriebsergebnis	-667.051	-306.953	n.m.
Ergebnis vor Ertragsteuern	-806.919	-430.668	n.m.
Periodenergebnis	-781.895	-446.636	n.m.
Dividende	0	0	0%

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

VERGÜTUNG DER DIRECTORS (PRÜFUNGSPFLICHTIGE ANGABEN)

Im Jahr 2016 erhielten die Directors folgende Vergütungen: Die Herren Rigney, Hogan und Zurnieden haben entschieden, auf ihre Vergütung für 2016 vollständig zu verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsleistungen. Jeder Non-Executive Director erhielt im Geschäftsjahr 2016 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 innehatte.

Im Jahr 2016 erhielten die Directors folgende Vergütungen:

TEUR	Grundgehalt und bezahlte oder ausstehende Honorare		Steuerpflichtige Leistungen ⁸		Kurzfristige Anreize	
	2016	2015	2016	2016	2016	2015
Executive Directors:						
Wolfgang Prock-Schauer ¹	NZ	134 ²		4		
Stefan Pichler ³	879	871	32	27	0	0
Bezüge insgesamt	879	1,005	32	31	0	0
Non-Executive Directors:						
Dr. Hans-Joachim Körber	179 ¹⁰	179 ¹⁰	4	4	0	0
Joachim Hunold	60 ¹⁰	60 ¹⁰	5	4	0	0
Ali Sabancı	50	50	0	0	0	0
Heinz-Peter Schlüter ^{4,6}	NZ	15 ¹⁰	0	1	0	0
Nicholas Teller ⁴	45 ¹⁰	89 ¹⁰	1	1	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
Dr. 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}	0	74 ¹⁰	0	0	0	0
Bezüge insgesamt	473	606	11	11	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 und schied zum 31. Januar 2017 aus dem Board aus.

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	
2016	2015	2016	2015	2016	2015
0	0	0	0	0	138
0	0	0	10	911	908
0	0	0	10	911	1,046
0	0	0	0	183	183
0	0	0	0	65	64
0	0	0	0	50	50
0	0	0	0	0	16
0	0	0	0	46	90
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	0	74
0	0	0	0	484	617

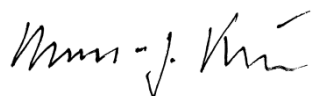
ABSTIMMUNG BEI DER HV 2016

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Konsultativabstimmung in Bezug auf den Bericht 2015 über die Vergütung der Directors auf der Hauptversammlung am 15. Juni 2016.

	Gesamtstimmzahl	Gesamtstimmzahl
Dafür	57.996.088	98,6
Dagegen	833.258	1,4
Insgesamt abgegebene Stimmen (ohne Stimmenenthaltungen)	58.829.346	100
Stimmenenthaltungen*	274.532	
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

02. Mai 2017

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 2016 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 53 dargestellt.

Der gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 erstellte Bericht der Directors beinhaltet den Corporate Governance Bericht (siehe Seiten 53 bis 63) und die Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und des Konzern- und Jahresabschlusses (siehe Seiten 91 bis 93).

Gemäß Abschnitt 414C(11) des Companies Act 2006 hat die Gesellschaft entschieden, bestimmte Themen in den Strategiebericht aufzunehmen, die ansonsten im Bericht der Directors offenzulegen wären:

- ▶ Angaben zur voraussichtlichen künftigen Geschäftsentwicklung der Gesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften (siehe Seiten 50 bis 52) mit dem Titel „Bericht zu Prognosen und Sonstige Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung“),
- ▶ Wichtige Ereignisse, die Einfluss auf die Gesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften haben und nach dem Ende des Geschäftsjahrs eingetreten sind (siehe Seite 52 mit dem Titel „Nachtragsbericht“), sowie
- ▶ CO₂ Emissionen (siehe Seite 33).

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 2016 befinden sich auf Seite 12 bis 13 des Geschäftsberichts.

SATZUNGSMÄSSIGER SITZ

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

AKTIONÄRSREGISTERFÜHRER

Link Market 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, 02. Mai 2017



Thomas Winkelmann
Chief Executive Officer

VERANTWORTLICHKEITSERKLÄRUNG DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES GESCHÄFTSBERICHTS UND DER JAHRESABSCHLÜSSE

Die Directors sind für die Erstellung dieses Geschäftsberichts und der Jahresabschlüsse 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 Muttergesellschaft aufzustellen. Diesem Recht entsprechend sind sie 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. Sie haben sich dazu entschieden, den Einzelabschluss der Muttergesellschaft auf der gleichen Basis zu erstellen.

Gemäß englischem Gesellschaftsrecht dürfen die Directors die Abschlüsse nur dann genehmigen, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass sie ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der airberlin group und der Muttergesellschaft für die Berichtsperiode vermitteln. Bei der Erstellung der Abschlüsse für die airberlin group und die Muttergesellschaft 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 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 Muttergesellschaft ihre Geschäftstätigkeit weiterbetreiben.

Die Directors sind dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die die Geschäfte der Muttergesellschaft stets ausreichend erläutert und die die Finanzlage der Muttergesellschaft stets mit angemessener Genauigkeit widerspiegelt, und die es ihnen ermöglicht sicherzustellen, dass die Abschlüsse die Bestimmungen des Companies Act 2006 erfüllen. Sie tragen die Gesamtverantwortung dafür, die Vermögensgegenstände 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, eines Berichts über die Vergütung der Directors sowie eines Corporate Governance Berichts verantwortlich, die mit diesem Recht und diesen Vorschriften im Einklang stehen.

Die Directors sind 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.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass

- ▶ die Abschlüsse gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft sowie der in die Konsolidierung aufgenommenen Unternehmen vermitteln,
- ▶ der Strategiebericht und Lagebericht der Directors eine angemessene Darstellung der Entwicklung des Geschäftsverlaufs und der Situation der Gesellschaft einschließlich der in die Konsolidierung aufgenommenen Unternehmen wiedergibt sowie die wesentlichen Risiken und Unwägbarkeiten ihrer voraussichtlichen Entwicklung beschrieben sind.

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 vorhersehbare Zukunft aufrechtzuerhalten, wie in Anmerkung 2 zum Abschluss dargestellt wurde. Aus diesem Grund haben sie die Erstellung des Konzernabschlusses weiterhin auf der Basis des Going Concern vorgenommen und sind davon überzeugt, dass dies angemessen ist.

Erklärung der Directors in Bezug auf die Offenlegung von Informationen gegenüber dem Wirtschaftsprüfer

Jeder der Directors, der zum Zeitpunkt der Genehmigung dieses Directors' Report im Amt ist, bestätigt gemäß Paragraph 418 des Companies Act 2006: 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 Paragraphen 418 des Companies Act 2006 abgegeben und sollte in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften ausgelegt werden.

Der Geschäftsbericht auf den Seiten 2 bis 174 wurde am 02. Mai 2017 durch das Board of Directors genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben und wurde in Vertretung des Board of Directors unterzeichnet von:

Berlin, 02. Mai 2017



Thomas Winkelmann
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 2016 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 97 bis 174, 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 91 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 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 2016 sowie des Konzernverlustes für das Jahr 2016;
- ▶ 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 und

- ▶ wurden die Abschlüsse unter Einhaltung der Anforderungen des Companies Act 2006 und der Konzernabschluss entsprechend Artikel 4 der IAS-Verordnung erstellt.

HINWEISENDER ZUSATZ - UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Bei der Formulierung unseres Prüfungsurteils zum Konzernabschluss, welches nicht eingeschränkt ist, haben wir die Angemessenheit der Angaben in Abschnitt 2 des Konzernanhangs betreffend der Gültigkeit der Prämisse der Unternehmensfortführung für die Muttergesellschaft und des Konzerns gewürdigt. Der Konzern ist angewiesen auf einen Letter of Support eines wesentlichen Anteilseigners. Bei solchen Erklärungen verbleiben Zweifel, ob diese im Falle der Notwendigkeit durchgesetzt werden können. Dieses, zusammen mit den anderen in Abschnitt 2 des Konzernanhangs erläuterten Sachverhalten, weist auf die Existenz einer wesentlichen Unsicherheit hin, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Unternehmensfortführung der Muttergesellschaft und des Konzerns begründen könnte. Der Konzernabschluss beinhaltet keine Anpassungen, die erforderlich wären, wenn der Konzern und die Muttergesellschaft nicht fortgeführt werden könnten.

STELLUNGNAHME, DIE NACH DEN VORSCHRIFTEN DES COMPANIES ACT 2006 UND IM RAHMEN UNSERES PRÜFUNGS-AUFTRAGS 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;
- ▶ stehen die Angaben im Strategiebericht und Lagebericht für das Geschäftsjahr im Einklang mit den Angaben in den Abschlüssen. und
- ▶ stehen die Angaben im Corporate Governance Bericht auf den Seiten 53 bis 63 bezogen auf das rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem und die Kapitalstruktur ("the specified Corporate Governance information") im Einklang mit den Angaben in den Abschlüssen.

Basierend ausschließlich auf den notwendigen Prüfungshandlungen im Rahmen der Prüfung der Abschlüsse und der Durchsicht von Strategiebericht, Bericht der Directors, und Corporate Governance Bericht

- ▶ haben wir keine wesentlichen Fehlaussagen im Strategie Report, Bericht der Directors oder der angegebenen Corporate Governance Information festgestellt,
- ▶ wurden nach unserer Überzeugung der Strategie Report und der Directors Report in Übereinstimmung mit dem den Vorschriften des Companies Act 2006 erstellt und
- ▶ wurde der Corporate Governance Bericht in Übereinstimmung mit den Paragraphen 7.2.2, 7.2.3, 7.2.5, 7.2.6 und 7.2.7 der Disclosure Guidance and Transparency Rules of the Financial Conduct Authority erstellt.

**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

02. Mai 2017

JAHRESABSCHLUSS

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	1/16–12/16	1/15–12/15
Umsatzerlöse	20	3.785.410	4.081.756
Sonstige betriebliche Erträge	21	7.548	50.823
Materialaufwand und bezogene Leistungen	22	(2.792.982)	(3.064.255)
Personalaufwand	23	(624.870)	(589.304)
Abschreibungen und Wertminderungen	5,6	(85.905)	(45.984)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	(956.252)	(739.989)
Betriebliche Aufwendungen		(4.460.009)	(4.439.532)
Betriebsergebnis		(667.051)	(306.953)
Finanzaufwendungen	25	(112.492)	(89.948)
Finanzerträge	25	1.050	976
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	(29.518)	(31.529)
Finanzergebnis, netto		(140.960)	(120.501)
Ergebnis aus Equity Beteiligungen, nach Steuern	26	1.092	(3.214)
Ergebnis vor Ertragsteuern		(806.919)	(430.668)
Ertragsteuern	27	25.024	(15.968)
Ergebnis nach Ertragsteuern		(781.895)	(446.636)
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber		25.964	24.330
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC		(807.859)	(470.966)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	13	(6,93)	(4,04)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	13	(6,93)	(4,04)
Gesamtergebnisrechnung	Anhang	1/16–12/16	1/15–12/15
Ergebnis der Periode		(781.895)	(446.636)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		786	1.434
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		56.910	(84.543)
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust- Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		69.302	157.282
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	27	(14.747)	(1.860)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		(1.164)	(1.475)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern		111.087	70.838
Gesamtergebnis		(670.808)	(375.798)
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber		25.964	24.330
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC		(696.772)	(400.128)

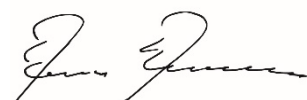
Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	5	208.985	405.031
Sachanlagen	6	119.104	182.956
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	72.624	56.273
Positiver Marktwert von Derivaten	29	3	0
Marktwert des Planvermögens, netto	14	263	176
Rechnungsabgrenzungen	10	55.343	52.768
Equity Beteiligungen	7	2.106	2.848
Langfristige Vermögenswerte		458.428	700.052
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	8	54.637	64.654
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	360.030	387.894
Positiver Marktwert von Derivaten	29	51.716	26.311
Rechnungsabgrenzungen	10	66.842	50.856
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	5, 6	170.583	23.419
Bankguthaben und Kassenbestände	28	220.317	165.235
Kurzfristige Vermögenswerte		924.125	718.369
Bilanzsumme		1.382.553	1.418.421

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
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		(2.527.025)	(1.719.166)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern		28.911	(82.554)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	11	5.874	5.088
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	14	(11.615)	(10.451)
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		(1.821.844)	(1.125.072)
Gesamt Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	12	351.650	325.686
Gesamt Eigenkapital		(1.470.194)	(799.386)
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	0	28.748
Finanzschulden	16	1.161.016	980.877
Rückstellungen	15	89.427	6.203
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	84.072	54.406
Latente Steuerverbindlichkeiten	27	9.046	21.666
Langfristige Verpflichtungen		1.343.561	1.091.900
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	0	23.323
Finanzschulden	16	234.795	10.181
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1.867	2.507
Rückstellungen	15	89.866	47.426
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	560.225	511.344
Negativer Marktwert von Derivaten	29	2.446	114.217
Rechnungsabgrenzungen		47.013	42.996
Erhaltene Anzahlungen	19	465.239	373.913
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	5, 19	107.735	0
Kurzfristige Verpflichtungen		1.509.186	1.125.907
Bilanzsumme		1.382.553	1.418.421

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch das Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 28. April 2017; unterzeichnet für das Board of Directors:



Thomas Winkelmann
Chief Executive Officer

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

zum 31. Dezember 2016

TEUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinn- rücklage und Jahres-ergebnis
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)
Verlust der Periode					(807.859)
Sonstiges Ergebnis					
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(807.859)
Bilanz zum 31. Dezember 2016	29.273	435.085	597	217.056	(2.527.025)

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
(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)
			(807.859)	25.964	(781.895)
111.465	786	(1.164)	111.087		111.087
111.465	786	(1.164)	(696.772)	25.964	(670.808)
28.911	5.874	(11.615)	(1.821.844)	351.650	(1.470.194)

Air Berlin PLC
KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG
für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Ergebnis der Periode		(781.895)	(446.636)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5, 6	37.970	43.512
Wertminderung auf langfristige Vermögenswerte	6	5.212	2.472
Abgänge auf Grund der Restrukturierung	5	42.722	
Verlust (Gewinn) aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	21, 24	92.065	(30.088)
Abnahme der Vorräte		10.017	275
(Zunahme) Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		(48.134)	2.502
(Zunahme) Abnahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		(62.013)	58.050
Latenter (Steuerertrag) Steueraufwand	27	(27.367)	12.825
Zunahme der Rückstellungen		125.577	5.717
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		64.004	66.079
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen		29.074	12.125
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	29.518	31.529
Zinsaufwendungen und Garantiegebühren	25	112.608	86.457
Zinserträge	25	(1.050)	(976)
Ertragssteueraufwendungen	27	2.344	3.143
Anteil am (Verlust) Gewinn von Equity Beteiligungen	26	(1.092)	3.214
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		(3.109)	(1.322)
Operativer Cashflow		(373.549)	(151.122)
Gezahlte Zinsen		(96.162)	(75.953)
Ausschüttung an Hybridkapitalgeber		0	(8.000)
Erhaltene Zinsen		643	668
Gezahlte Ertragsteuern		(2.982)	(3.492)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		(472.050)	(237.899)
Abgänge von/(Investitionen in) langfristige(n) Vermögenswerte(n)		(11.530)	(32.503)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	9	(43.074)	(62.856)
Einnahmen aus Sale and Lease Back Geschäften		12.087	23.358
Ausgabe von Darlehen		(2.000)	(8.047)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		78.321	278.929
Erhaltene Anzahlungen für den Verkauf des Touristikgeschäfts		205.000	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		238.804	198.881
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	16	(261.440)	(267.174)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	572.557	403.350
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	(2.016)	(1.184)
Tilgung von Finanzschulden	16	0	(195.888)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		309.101	(60.896)

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (FORTSETZUNG)

für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		75.855	(99.914)
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		165.210	259.180
Wechselkursbedingte Gewinne (Verluste) der Bankguthaben		2.823	5.944
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	28	243.888	165.210
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden		115	25
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten zugeordnet	5, 28	(23.686)	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		220.317	165.235

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Beteiligungen an Tochterunternehmen	34b	656.982	1.260.007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		16.977	10.312
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	380.519	122.383
Darlehen an nahestehende Personen	34m	4.047	2.047
Rechnungsabgrenzungen	34f	6.080	8.870
Langfristige Vermögenswerte		1.064.605	1.403.619
Kurzfristige Vermögenswerte			
Forderungen gegenüber Tochterunternehmen	34e	23.618	31.459
Positiver Marktwert von Derivaten		9.839	3.637
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		4.087	2.554
Rechnungsabgrenzungen	34f	3.882	4.712
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		1.200	0
Bankguthaben und Kassenbestände		2.003	270
Kurzfristige Vermögenswerte		44.629	42.632
Bilanzsumme		1.109.234	1.446.251

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	34g	29.273	29.273
Kapitalrücklage	34g	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		597	597
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(1.144.332)	(442.617)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		(6.400)	(5.785)
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		(685.778)	16.553
Gesamt Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen		351.650	325.686
Gesamtes Eigenkapital		(334.128)	342.239
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		884.200	600.558
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34i	2.485	138.085
Latente Steuerverbindlichkeiten	34c	0	2.553
Pensionsrückstellungen	34h	1.426	862
Langfristige Verpflichtungen		888.111	742.058
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		89.981	6.248
Ertragssteuerverbindlichkeiten		150	150
Rückstellungen		5.692	3.854
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		34.601	18.072
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	424.319	268.338
Negativer Marktwert von Derivaten		508	45.292
Erhaltene Anzahlungen		0	20.000
Kurzfristige Verpflichtungen		555.251	361.954
Bilanzsumme		1.109.234	1.446.251

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist genehmigt durch das Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 28. April 2017; unterzeichnet für das Board of Directors:



Thomas Winkelmann
Chief Executive Officer

Air Berlin PLC

EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2016

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 2014	29.273	435.085	597	(321.101)	(3.785)	140.069	309.356	449.425
Ausgabe von Hybridkapital							(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
Ausschüttungen an die Hybridkapitalgeber								
Summe Transaktionen mit Eigentümern und Hybridkapitalgebern	0	0	0	0	0	0	0	0
Verlust der Periode				(701.715)		(701.715)	25.964	(675.751)
Sonstiges Ergebnis					(616)	(616)		(616)
Summe Gesamtergebnis				(701.715)	(616)	(702.331)	25.964	(676.367)
Bilanz zum 31. Dezember 2016	29.273	435.085	597	(1.144.332)	(6.401)	(685.778)	351.650	334.128

Air Berlin PLC
KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2016

TEUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Ergebnis der Periode		(675.751)	(97.186)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Wertberichtigung der Beteiligungen an Tochterunternehmen		603.000	0
Abnahme von Forderungen an Tochterunternehmen		7.840	32.773
(Zunahme) Abnahme der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		(4.329)	2.881
Latenter (Steuerertrag) Steueraufwand	34c	(2.553)	2.303
(Abnahme) Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten		(1.632)	37.555
Veränderung in der Pensionsrückstellung, netto		(52)	(461)
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	23.998	112.045
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto		(28.763)	3.593
Zinsaufwendungen		76.761	67.065
Zinserträge		(24.566)	(9.669)
Operativer Cashflow		(26.047)	150.899
Gezahlte Zinsen		(61.492)	(63.619)
Ausschüttungen an Hybridkapitalgeber		0	(8.000)
Erhaltene Zinsen		11.108	19
Gezahlte Ertragssteuern		0	(952)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		(76.431)	78.347
Ausgabe von Darlehen an Tochterunternehmen	34d	(296.725)	0
Tilgung von Darlehen durch Tochterunternehmen	34d	41.394	0
Ausgabe von Darlehen an assoziierte Unternehmen		(2.000)	(2.047)
Erwerb von assoziierten Unternehmen		(1.200)	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(258.531)	(2.047)
Tilgung von Finanzschulden	16	0	(195.888)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	339.116	118.104
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	16	(2.016)	(1.184)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		337.100	(78.968)
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		2.138	(2.668)
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		270	3.738
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(405)	(800)
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode		2.003	270
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		2.003	270

KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2016

1. Einleitung

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2016 beinhaltet die Air Berlin PLC und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Equity Beteiligungen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

2. Bewertungsgrundlagen und Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Konzernabschluss und Einzelabschluss der Gesellschaft, die vom Management erstellt und genehmigt wurden, sind nach den International Financial Reporting Standards aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Einzelunternehmens zusammen mit dem Konzernabschluss wird in Anwendung der Section 408 des Companies Act 2006 auf die Präsentation der Gewinn- und Verlust-Rechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Die betreffenden Anhangsangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 104 bis 107 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 0,8562 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzzahlen wurden unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit ausgewiesen, außer Angaben zu Aktien. Der Konzernabschluss wurde vom Board of Directors genehmigt und am 28. April 2017 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 50 bis 52 dargestellt.

Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auf den Seiten 26 bis 29 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 mittels ihrer Barmittel. Wie im Bericht zu Prognosen und Sonstige Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung für die Gruppe auf den Seiten 50 bis 52 dargestellt führt die aktuellen wirtschaftliche Bedingungen zu Ungewissheit, insbesondere angesichts der Restrukturierung, die noch nicht vollständig abgeschlossen ist, der Verzögerung bei der Veräußerung des touristischen Geschäfts, der anstehenden Fälligkeit von Verbindlichkeiten und der Tatsache, dass die neue Air Berlin noch am Anfang steht. Darüber hinaus ist die Gruppe im Hinblick auf die Schwankungen von Währungskursen und Kerosinpreisen sowie das Passagieraufkommen und die Rendite denselben Unsicherheiten ausgesetzt wie alle Fluggesellschaften.

Das Board of Directors hat daher im Rahmen der abschließenden Erstellung dieses Abschlusses eine Bewertung der Unternehmensfortführung vorgenommen.

Diese Bewertung basierte auf einer Cashflow-Prognose für den am 31. Dezember 2018 endenden Zweijahreszeitraum, die auf der Grundlage des Budgets der Gruppe für das am 31. Dezember 2017 endende Geschäftsjahr und des Geschäftsplans der Gruppe für das am 31. Dezember 2018 endende Geschäftsjahr erstellt wurde. Wie in dem Abschnitt zu den Risiken auf Seite 44 dargestellt stellt der Erfolg der neuen Air Berlin als strategisch ausgerichtetem Network Carrier mit einem klaren Profil, die lukrativere Märkte von ihren Drehkreuzen in Berlin und Düsseldorf bedient, ein wesentliches Element der Prognose dar. Ein weiterer Kernaspekt ist die Ausweitung des Langstreckengeschäfts. Wesentlich ist auch der Erfolg des Restrukturierungsprogramms bei der Reduzierung der operativen Standorte der Gesellschaft zwecks Anpassung an das neue Geschäftsmodell. Die Auswirkungen der Wet Lease-Vereinbarung mit der Lufthansa wurden ebenfalls in der Cashflow-Prognose vollständig berücksichtigt. Auch die Auswirkungen des zeitlichen Ablaufs des Verkaufs von NIKI einschließlich des europäischen und nordafrikanischen touristischen Geschäfts sind in der Sensitivitätsanalyse berücksichtigt worden. Sensitivitäten wurden des Weiteren auch in Bezug auf das Erreichen der Annahmen bezüglich der Umsatzrendite zur Anwendung gebracht.

Das Board hat ferner eine Anzahl von Finanzierungen, die innerhalb des in Rede stehenden Zeitraums refinanziert werden müssen, berücksichtigt. Ein Großaktionär hat des Weiteren mittels eines Letter of Support bestätigt, dass er nach Kenntnisnahme der Prognosen der Gruppe für den am 31. Dezember 2018 endenden Zweijahreszeitraum beabsichtigt, der Air Berlin die erforderliche Unterstützung zu gewähren, damit diese ihre Finanzverbindlichkeiten bei Fälligkeit in einem überschaubaren Zeitraum und jedenfalls in den nächsten 18 Monaten beginnend ab dem 28. April 2017 erfüllen kann. Dieses Bekenntnis des Großaktionärs zur Unterstützung ist durch seine in der Vergangenheit erfolgte Unterstützung durch Darlehen und bei der Aufnahme von Fremdmitteln für Air Berlin nachgewiesen.

Neue Finanzierungsmittel sind, wie im Anhang unter „Nachträgliche Ereignisse“ ausgeführt, nach Abschluss des Geschäftsjahrs bereitgestellt worden (siehe Seite 162).

Das Board hat des Weiteren auch das Risiko, dass der Verkauf des touristischen Geschäfts nicht zum Abschluss gebracht wird, berücksichtigt. Die Gruppe hat hierfür bereits 300.000 EUR als Gegenleistung erhalten (205.000 EUR im Dezember 2016 und weitere 95.000 EUR im Januar 2017). Jede Transaktion muss mit europäischem Luftverkehrsrecht im Einklang stehen. Die Transaktion bedarf auch der fusionsrechtlichen Freigabe der Europäischen Kommission, für die gerade das Fusionskontrollverfahren durchgeführt wird. Angesichts des geplanten Joint Ventures mit TUIfly sieht das Board derzeit keinen Grund, warum die Transaktion nicht zum Abschluss kommen sollte, und hat

daher eine Rückzahlung der erhaltenen Vorauszahlung in seinen Cashflow-Prognosen nicht eingeplant. Dieser Punkt bleibt jedoch ein Risiko für die prognostizierte Cash-Position, nicht zuletzt wegen der erforderlichen aufsichtsrechtlichen Genehmigung.

Darüber hinaus wird eine Unternehmensanleihe in Höhe von 225.000 EUR im April 2018 zur Rückzahlung fällig. Die Cashflow-Prognosen beruhen auf der Annahme, dass diese Anleihe refinanziert wird. Das Board of Directors hat berücksichtigt, dass die Gruppe in jedem der vergangenen fünf Jahre Refinanzierungen erfolgreich durchgeführt hat und neue Fremdmittel mit und ohne Unterstützung ihres Großaktionärs aufgenommen hat. Das Board of Directors ist der Ansicht, dass es in der Lage sein wird, diese Anleihe zu refinanzieren. Es besteht jedoch keine Garantie, dass dies der Fall sein wird, wobei erwartet wird, dass eine etwaige Differenz durch die Unterstützung des Großaktionärs abgedeckt wird.

Die sensitivierten Cashflow-Prognosen zeigen, dass die Gruppe auch bei Aufrechterhaltung der oben genannten Finanzierung auf die beschriebene Aktionärsunterstützung angewiesen sein kann, um genügend Barmittel zur Begleichung ihrer Verbindlichkeiten in einem überschaubaren Zeitraum zur Verfügung zu haben.

Das Board hat ferner den mittelfristigen Ausblick berücksichtigt in dem Bewusstsein, dass im Jahr 2019 Verbindlichkeiten in Höhe von ca. 653.000 EUR zu refinanzieren sind. Das Board ist der Ansicht, dass die neue Air Berlin-Strategie mindestens ein Jahr, bevor diese Verbindlichkeiten refinanziert werden müssen, Wirkung entfalten muss und dass der Großaktionär die Gruppe weiterhin – wie oben ausgeführt – unterstützen wird. Das Board ist daher zu dem Schluss gekommen, dass es möglich sein sollte, diese Verbindlichkeiten bei Fälligkeit zu refinanzieren. Es besteht jedoch keine Garantie, dass dies der Fall sein wird.

Während die Gruppe weiterhin finanzielle Unterstützung von Etihad erhalten hat und zu erkennen gegeben wurde, dass weitere Unterstützung erfolgt, ist darauf hinzuweisen, dass ein Letter of Support von der Gesellschaft möglicherweise nicht durchgesetzt werden kann, wenn dies erforderlich werden sollte.

Die Directors sind zu dem Schluss gekommen, dass die Kombination dieser Umstände eine wesentliche Unsicherheit darstellt, die hinsichtlich der Fortführungsfähigkeit der Gesellschaft (going concern) erhebliche Zweifel aufwirft, und dass daher die Gesellschaft möglicherweise nicht in der Lage ist, weiterhin im Rahmen ihrer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ihre Vermögensgegenstände zu veräußern und ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen. Nach Vornahme von Erkundigungen und unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Unsicherheiten haben die Directors gleichwohl die begründete Erwartung, dass die Gesellschaft geeignete Ressourcen hat, um ihre Geschäftstätigkeit für einen überschaubaren Zeitraum fortzuführen. Aus diesen Gründen wendet das Board of Directors bei der Erstellung des Jahresabschlusses weiterhin die Annahme über die Fortführung der Unternehmenstätigkeit an. Der Abschluss enthält keine Anpassungen, die sich ergeben würden, wenn die Annahme über die Fortführung der Unternehmenstätigkeit nicht angemessen wäre.

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, den Wertminderungstest des Firmenwertes, die Buchwerte der Anteile an verbundenen Unternehmen der Gesellschaft und den Wertminderungstest von anderen immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer. Die Geschäftsleitung hat auch Schätzungen vorgenommen bei der Berechnung der Rückstellung für belastende Verträge, insbesondere bei der Bestimmung der erwarteten Erträge aus dem Vertrag und bei den unvermeidbaren Kosten. Da der zugrundeliegende Vertrag ausreichend definiert und die Vertragsdauer fix ist, war keine Sensitivitätsanalyse notwendig. Auch die erneute Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf Annahmen. Unter diesen Umständen wurde von der Geschäftsleitung die Zuordnung des Firmenwertes zu den Einheiten auf Basis der relativen Werte als angemessener erachtet als andere Methoden, da es den Firmenwert, der mit den abgegangenen und umstrukturierten Teilbereichen in Zusammenhang steht, besser widerspiegelt. Die Geschäftsleitung hat dazu die relative Anzahl von Flugzeugen und Mitarbeitern für die Aufteilung des Firmenwertes verwendet. Weitere Angaben sind im Anhang unter 4b, 4d, 5 und 15 zu finden. Für die Berechnung der Abfindungsrückstellungen wurden keine signifikanten Schätzungen und Annahmen getroffen, da die Rückstellung die Voraussetzung für Ihre Bildung durch die Bekanntgabe des Gesamtplans vor Ende des Jahres erfüllt hatte.

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 wird die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG gemäß § 264b HGB von ihrer Pflicht, einen Jahresabschluss nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellen, befreit.

Die Air Berlin Finance II GmbH ist 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 Unternehmenszusammenchlusses 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
Landerechte (Slots)	unbegrenzt

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

Mit der Bekanntgabe der Gruppe im Dezember 2016, ihre Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH und das touristische Europa- und Nordafrikageschäft zu verkaufen, wird das Markenrecht NIKI zum 31. Dezember 2016 in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert.

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 war Eigentümerin von Flugzeugen vom Typ Airbus A321. Diese wurden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern wurden zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge wurde 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 wurden die neuen Überholungsaufwendungen aktiviert und über ihre jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben.

Der Kauf von Flugzeugen erfolgte 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 Wertauf-

holung 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 Nutzungswerts. 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 abgezinsten zukünftigen Cashflows bewertet, wobei der zugrunde gelegte Diskontierungszins mit einem Zinssatz vor Steuern festgelegt wird, der der gegenwärtigen Markteinschätzung entspricht, und falls angemessen, das spezifische Risiko der Verpflichtung widerspiegelt.

L) VERZINSLICHE FINANZSCHULDEN

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

M) VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

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

N) FREMDWÄHRUNGEN

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

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

O) REALISATION VON ERTRÄGEN UND AUFWENDUNGEN

Umsätze resultieren hauptsächlich aus erbrachten Flugleistungen und Bordverkäufen. Flugumsätze werden zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges realisiert, wohingegen Rückflüge abgegrenzt werden, bis der Rückflug durchgeführt wurde. Umsätze auf nicht geltend gemachte Tickets werden realisiert, wenn die Gültigkeit des Tickets abgelaufen ist. Alle weiteren Umsätze und anderen Erträge aus der operativen Geschäftstätigkeit werden mit Leistungserbringung realisiert oder mit Nutzen- und Lastenübergang im Rahmen des Eigentumswechsels (zum Beispiel Bordverkäufe).

Umsätze werden bewertet mit dem Marktwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Preisreduzierungen (z. B. Passagierabgaben, Umsatzsteuer und Rabatte). Rabatte und andere Preisnachlässe werden den zugehörigen Umsätzen zugeordnet und zu dem Zeitpunkt der Durchführung des Fluges erfasst.

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

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, diese werden basierend auf den Flugzyklen zurückgestellt. Für die Mehrzahl der geleasten Flugzeuge werden Zahlungen an den Leasinggeber für zukünftige Wartungen geleistet und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Diese basieren auf den geschätzten Kosten der Flugzeug- und Triebwerkschecks und werden anhand der tatsächlichen Flugstunden oder Flugzyklen berechnet. Die Gruppe erhält nach der Durchführung der Wartungen die bereits bezahlten Beträge erstattet.

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

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

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

Die Gruppe tätigt Sale-and-leaseback-Transaktionen. Gemäß IAS 17 wird bei Sale-and-leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verhältnissen führen und bei denen der Verkauf unter dem beizulegenden Zeitwert getätigt wird, der Gewinn oder Verlust sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Wenn der Verlust durch künftige, unter dem Marktpreis liegende Leasingzah-

lungen 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 2017 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.

Einige neue Standards und Anpassungen von Standards treten für Geschäftsjahre, die nach dem 1. Januar 2017 beginnen, in Kraft und eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Gruppe hat die folgenden neuen oder angepassten Standards bei der Erstellung dieses Konzernabschlusses jedoch nicht angewandt:

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden

IFRS 15 gibt ein umfangreiches Rahmenkonzept vor zur Bestimmung, ob, in welcher Höhe und wann Umsätze erfasst werden. Es ersetzt die bestehenden Vorgaben zur Umsatzrealisierung, einschließlich IAS 18 Umsatzerlöse, IAS 11 Fertigungsaufträge und IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme.

IFRS 15 tritt in Kraft für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, wobei eine frühere Anwendung zulässig ist. Die Gruppe plant, IFRS 15 im Konzernabschluss des am 31. Dezember 2018 endenden Geschäftsjahres anzuwenden, unter Verwendung des retrospektiven Ansatzes.

Die Gruppe führt zurzeit Analysen über die potentiellen Auswirkungen der Anwendung von IFRS 15 auf den Konzernabschluss durch.

IFRS 9 Finanzinstrumente

IFRS 9 beinhaltet einen neuen Ansatz zur Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, der das Geschäftsmodell berücksichtigt, in dem die Vermögenswerte gemanagt werden sowie ihre Zahlungsstrom-Eigenschaften.

IFRS 9 tritt in Kraft für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, wobei eine frühere Anwendung zulässig ist. Die Gruppe plant derzeit, IFRS 9 erstmalig am 1. Januar 2018 anzuwenden.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Anwendung von IFRS 9 auf den Konzernabschluss der Gruppe in 2018 sind unbekannt und können nicht zuverlässig eingeschätzt werden, weil sie davon abhängen werden, welche Finanzinstrumente die Gruppe hält, wie die wirtschaftlichen Bedingungen zu dieser Zeit sein werden sowie von ihren zukünftig zu treffenden Entscheidungen und Beurteilungen in der Rechnungslegung. Der neue Standard erfordert, dass die Gruppe ihre Rechnungslegungsprozesse und internen Kontrollen in Bezug auf die Berichterstattung von Finanzinstrumenten überarbeitet. Dieser Vorgang ist noch nicht abgeschlossen. Die Gruppe ist dennoch dabei, eine vorläufige Einschätzung der potentiellen Auswirkungen der Anwendung von IFRS 9 vorzunehmen.

IFRS 16 Leasingverhältnisse

IFRS 16 führt ein Modell zur Bilanzierung von Leasingverträgen ein, nach dem diese beim Leasingnehmer grundsätzlich in der Bilanz zu erfassen sind („single lease accounting model“). Der Leasingnehmer setzt in Bilanz als Vermögenswert ein Nutzungsrecht an, das sein Recht darstellt, den zugrundeliegenden Vermögenswert zu nutzen und eine Leasingverbindlichkeit, die die Verpflichtung zur Zahlung der Leasingraten abbildet. Die Bilanzierung beim Leasinggeber ist ähnlich wie unter dem aktuellen Standard.

IFRS 16 tritt in Kraft für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen, wobei eine frühere Anwendung zulässig ist.

Die Gruppe hat mit einer ersten Einschätzung der potentiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss begonnen.

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 sich 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.

Da die Gruppe im Wesentlichen durch Anleihen und Kredite finanziert wird, überwacht das Board die Fähigkeit der Gruppe die Schulden zu bedienen durch fortlaufend aktualisierte Liquiditätsplanung und Überwachung der Performance im Vergleich zu Budgets und Prognosen. Vom Board wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen ausreichender Absicherung der Liquidität und der

Zinsbelastung aus zusätzlichen Schulden 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	Landrechte	Markenrechte	Gesamt
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2015	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
Zugänge	5.204	0	0	0	5.204
Fremdwährungsbewertung	0	53	0	0	53
Abgänge	0	0	(88.607)	0	(88.607)
Abgänge auf Grund der Restrukturierung	0	(42.722)	0	0	(42.722)
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(41.817)	(7.360)	(8.500)	(57.677)
Bestand 31. Dezember 2016	101.723	112.659	80.282	0	294.664
Abschreibung					
Bestand 1. Januar 2015	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
Abschreibungen des Jahres	12.297	0	0	0	12.297
Bestand 31. Dezember 2016	85.679	0	0	0	85.679
Buchwert					
1. Januar 2015	27.197	196.852	176.249	8.500	408.798
31. Dezember 2015	23.137	197.145	176.249	8.500	405.031
31. Dezember 2016	16.044	112.659	80.282	0	208.985

Die Gruppe hat drei zahlungsmittelgenerierende Einheiten für den Wertminderungstest identifiziert und den Firmenwert wie folgt zugewiesen:

TEUR	Fracht	Leasing	Flugbetrieb	Gesamt
Firmenwert am 1. Januar 2016	31.000	0	166.145	197.145
Zuordnung des Firmenwerts	0	42.722	(42.722)	0
Umgliederung des Firmenwerts zu zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	(41.817)	(41.817)
Abschreibung des Firmenwerts	0	(42.722)	0	(42.722)
Fremdwährungsbewertung	0	0	53	53
Firmenwert am 31. Dezember 2016	31.000	0	81.659	112.659
Landrechte am 31. Dezember 2016 (siehe vorige Tabelle)	0	0	80.282	80.282
	31.000	0	161.941	192.941

Aufgrund der Restrukturierung der Gruppe, die die Vermietung von 38 Flugzeugen im Rahmen eines Wet-Lease-Abkommens, die Abspaltung des Touristikgeschäfts und Änderungen im Netzwerk der airberlin beinhaltet, ergeben sich wesentliche Änderungen im Geschäftsmodell. Dem neuen Geschäftsmodell entsprechend wurde der Flugbetrieb für die Wetlease-Vereinbarung als getrennte zahlungsmittelgenerierende Einheit identifiziert. Dementsprechend werden drei zahlungsmittelgenerierende Einheiten betrachtet: Fracht, Leasing und Flugbetrieb. Die Geschäftsleitung hat daher geprüft, in welcher Höhe der Firmenwert dem Touristikgeschäft zuzuordnen ist, das als „zur Ver-

äußerung gehalten“ klassifiziert wurde, und weiterhin, in welcher Höhe der Firmenwert der Leasing Einheit zuzurechnen ist. Die Zuordnung des Firmenwerts zu den drei Einheiten erfolgte auf Basis ihrer relativen Größe und nicht im Verhältnis ihrer beizulegenden Zeitwerte. Der Firmenwert wurde von der Geschäftsleitung entsprechend einiger Faktoren wie der Anzahl von Flugzeugen, Crew-Mitgliedern und Landerechten unter einer geschätzten Gewichtung der Faktoren den Einheiten zugeordnet. Die Geschäftsleitung hält eine Zuordnung, die auf der relativen Größe der Einheiten basiert, für angemessener, da der beizulegende Zeitwert der Einheit Leasing unter den Auswirkungen der Restrukturierung negativ ist, während die Einheit Flugbetrieb und das Touristikgeschäft einen positiven beizulegenden Zeitwert aufweisen.

Entsprechend der Neuaufteilung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Gruppe, verbleibt ein Firmenwert in Höhe von 112.659 EUR in der Einheit Flugbetrieb und wurde wie unten beschrieben einem Wertminderungstest unterzogen. In Höhe von 41.817 EUR wurde er der Veräußerungsgruppe zugeordnet und somit zu den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten umgegliedert. 42.722 EUR wurden der Einheit Leasing zugeordnet und zur Gänze abgeschrieben, da die Geschäftsleitung die Werthaltigkeit des Firmenwerts aufgrund des mit Drohverlusten behafteten Wet-Lease-Abkommens als nicht gegeben sieht.

Zusätzlich wurde eine Überprüfung der aktivierten Landerechte durchgeführt. Auf der Grundlage der zukünftigen Flugpläne wurden die Landerechte in drei Kategorien eingeteilt: Landerechte, die zur „new airberlin“ gehören, Landerechte, die Teil der Abspaltung des Tourismusgeschäfts sind, und Landerechte, die aufgegeben werden. Als Ergebnis der Neubewertung werden Landerechte in Höhe von 80.282 EUR der „new airberlin“ zugeordnet, während Landerechte in Höhe von 7.360 EUR als Teil der Abspaltung des Touristikgeschäfts zu den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten umgegliedert werden und in Höhe von 88.607 EUR abgehen.

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2016 einen Wertminderungstest für die Landerechte und den Firmenwert der Einheit Flugbetrieb (ausgenommen Beträge, die den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und der Einheit Leasing zugeordnet werden) auf Grundlage zahlreicher Annahmen vorgenommen und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine Notwendigkeit einer Wertminderung zusätzlich zu der oben beschriebenen vorliegt, da die Schätzung des erzielbaren Betrags den Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte übersteigt. Der erzielbare Betrag wurde in Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelt, zu der die Landerechte und der Firmenwert gehören.

Der Flugbetrieb ist die maßgeblichste zahlungsmittelgenerierende Einheit, der die signifikantesten Vermögenswerte zugeordnet sind. Zur Ermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen von der Geschäftsleitung genehmigten und für den Wertminderungstest sensitivierten Fünfjahresplanung (einschließlich der Nutzen und Kosten des neuesten Restrukturierungsprogramms, zu denen die Gruppe sich verpflichtet hat) auf einen Barwert unter Berücksichtigung einer Wachstumsrate von 0,5 % p.a. abgezinst (2015: 0,5%). Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 6,79% (2015: 6,53%). Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung der Geschäftsleitung dem peergroup-basierenden 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. Das Ergebnis wurde mit der Marktkapitalisierung der Gruppe und dem beizulegenden Zeitwert der Nettoverschuldung überprüft.

Die Geschäftsleitung ist daher überzeugt, dass der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Flugbetrieb höher ist als der Buchwert der zugehörigen Vermögenswerte.

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Fracht wurden die künftigen Zahlungsströme mit der Nutzungswertmethode auf Basis der von der Geschäftsleitung genehmigten aktuellen und sensitivierten 5-Jahres-Planung unter Berücksichtigung einer Wachstumsrate von 0,5 % auf den Barwert abgezinst (2015: 0,5%). Es wurde derselbe Kapitalkostenzinssatz wie oben beschrieben verwendet. Da die der Planung zugrundeliegenden Zahlungsströme im Wesentlichen abhängig von Umsatzsteigerungen sind, wurde der Anstieg des Umsatzes beschränkt.

Die Prüfung durch die Geschäftsleitung hat ergeben, dass der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Fracht höher als deren Buchwert ist.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

Diese Bilanzposition beinhaltet im Wesentlichen Immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 57.677 EUR, wie Firmenwerte in Höhe von 41.817 EUR, Landrechte in Höhe von 7.360 EUR und Markenrechte in Höhe von 8.500 EUR in Verbindung mit dem Carve Out des Touristikgeschäfts, sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 79.603, Sicherheiten in Höhe von 12.038 EUR und Bankeinlagen mit fester Laufzeit in Höhe von 11.648 EUR (andere Vermögenswerte siehe Abschnitt 6 und 7). Die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten beinhalten erhaltene Anzahlungen für touristische Flüge, für die die Flugleistung vor der Abwicklung der Transaktion noch nicht erbracht wurde, in Höhe von 107.735 EUR.

Die Gruppe hat den Verkauf ihres Touristikgeschäfts vertraglich vereinbart. Am 5. Dezember 2016 haben die Etihad Investment Holding Company LLC und die Gruppe einen Kaufvertrag abgeschlossen, wonach die Gruppe der Etihad Investment Holding Company für ein Betrag in Höhe von 30.000 EUR bestimmte Landrechte und für einen Betrag in Höhe von 270.000 EUR die Anteile an der Gehuba Beteiligungsverwaltungs GmbH, der Muttergesellschaft der NIKI Luftfahrt GmbH, verkauft. Zum Zeitpunkt des Verkaufs werden alle Intercompany-Salden ausgeglichen. Als Teil des Verkaufs wird die Gruppe im Rahmen einer separaten Übertragungsvereinbarung ausgewählte Beförderungsvereinbarungen in Zusammenhang mit bestimmten touristischen Destinationen in Südeuropa, Nordafrika und der Türkei, die zum Tourismusgeschäft gehören, und die den Beförderungsvereinbarungen zugeordneten Anzahlungen von Kunden übertragen. 21 Flugzeuge werden im Rahmen von Sublease-Verträgen überlassen oder die dafür bestehenden Leasingverträge übertragen. Andere Gegenstände wie IT Lizenzen und Wartungsgegenstände werden ebenfalls übertragen. Diese Übertragungsvereinbarung wurde noch nicht unterschrieben.

Die Gruppe ist verpflichtet das Touristikgeschäft zu verkaufen und Etihad ist verpflichtet zu kaufen. Obwohl die Transaktion noch der Bedingung der behördlichen Genehmigung unterliegt, erwartet die Gruppe die Abwicklung der Transaktion innerhalb der nächsten 12 Monate.

Per 31. Dezember 2016 hat die Gruppe 205.000 EUR des vereinbarten Kaufpreises erhalten. Der Betrag wurde in den Erhaltenen Anzahlungen (Note 19) ausgewiesen. Der Verkaufspreis in Höhe von 300.000 EUR übersteigt den beizulegenden Zeitwert des Firmenwerts, der Landrechte und der Marke NIKI.

Die Geschäftsleitung erwartet, dass die Übertragungsvereinbarung überwiegend die Übertragung von Liquiden Mitteln aus den Anzahlungen von Kunden, die bereits von der Gruppe eingenommen wurden und für die die Flugleistung vor der Abwicklung der Transaktion noch nicht erbracht wurde, regelt. Diese Zahlungsflüsse werden im entsprechenden Flugmonat erwartet. Die Gruppe wird in der Lage sein, zusätzliche Flugzeugkautionen oder gesperrte Gelder zu reduzieren.

6. Sachanlagen

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Trieb- werke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2015	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
Zugänge	627	0	25.194	1.838	27.659
Abgänge	(61)	(63.460)	(16.384)	(1.213)	(81.118)
Umgliederung	0	(4.473)	4.473	0	0
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	0	(3.970)	0	(3.970)
Bestand 31. Dezember 2016	15.882	0	200.947	18.349	235.178
Abschreibungen					
Bestand 1. Januar 2015	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
Abschreibungen des Jahres	886	572	22.115	2.100	25.673
Abgänge	(61)	(12.869)	(10.350)	(1.182)	(24.462)
Verlust aus Wertminderung	0	0	5.212	0	5.212
Bestand 31. Dezember 2016	13.449	0	89.565	13.060	116.074
Buchwert					
1. Januar 2015	3.043	179.323	113.459	6.351	302.176
31. Dezember 2015	2.692	55.636	119.046	5.582	182.956
31. Dezember 2016	2.433	0	111.382	5.289	119.104

Der Verlust aus Wertverminderungen von 5.212 EUR wurde für Ersatzteile vor der Klassifikation als „zur Veräußerung gehalten“ in Übereinstimmung mit IFRS 5 anerkannt. Es besteht kein Bestell-obligo für Sachanlagen (2015: 0,2 Mrd. USD).

Per 31. Dezember 2015 hatte die Gruppe unter Flugzeuge und Triebwerk zwei Flugzeuge ausgewiesen, die in der Berichtsperiode abgegangen sind.

Die Sachanlagen beinhalten technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden. Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden, beträgt:

TEUR	2016	2015
Technische Ausstattung und Maschinen	27.001	30.845

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Diese Bilanzposition beinhaltet im Wesentlichen Ersatzteile in Höhe von EUR 3.970, die zum Verkauf gehalten wurden. Sie wurden zum Marktpreis abzüglich Verkaufskosten gebucht, der aus dem Verkaufsvertrag abgeleitet wurde.

7. Equity Beteiligungen

TEUR	2016	2015
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	2.848	6.762
Wertminderung	60	(3.913)
Umgliederung von sonstigen Forderungen zu Equity Beteiligungen	(634)	(700)
Gewinnanteile	1.032	699
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	(1.200)	0
Bestand 31. Dezember	2.106	2.848

Die Bilanzposition „Equity Beteiligungen“ umfasst alle assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bewertet werden (siehe Note 35).

Im Geschäftsjahr 2015 wurde eine Wertberichtigung in Höhe von 3.913 EUR auf die Beteiligung an der IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S. vorgenommen, die sich im Verkauf befindet.

8. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2016	2015
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	54.288	64.248
Bezogene Waren	349	406
	54.637	64.654

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2016 wurde eine Wertberichtigung auf Vorräte in Höhe von 11.083 EUR vorgenommen (2015: 11.544 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	2016			2015		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	198.877	0	198.877	170.398	0	170.398
Forderungen gegen nahestehende Personen	9.060	0	9.060	8.124	0	8.124
Darlehensforderungen	0	6.000	6.000	0	6.000	6.000
Darlehensforderungen gegen nahestehende Personen	0	7.260	7.260	0	5.119	5.119
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	40.186	45.543	85.729	34.765	37.896	72.661
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten gegen nahestehende Personen	0	13.745	13.745	0	7.182	7.182
Forderungen aus Boni und Erstattungen	39.322	0	39.322	17.298	0	17.298
Sonstige Forderungen	31.263	76	31.339	20.472	76	20.548
Darlehen und Forderungen	318.708	72.624	391.332	251.057	56.273	307.330
Forderungen an Steuerbehörden	8.769	0	8.769	10.135	0	10.135
Geleistete Anzahlungen auf Flugzeuge und andere Sachanlagen	92.103	0	92.103	108.610	0	108.610
Sonstige Vermögenswerte	24.499	0	24.499	18.092	0	18.092
	444.079	72.624	516.703	387.894	56.273	444.167
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten zugeordnet	(79.603)	0	(79.603)	0	0	0
Sicherheiten, den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten zugeordnet	(4.446)	0	(4.446)	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, wie in der Konzernbilanz ausgewiesen	360.030	72.624	432.654	387.894	56.273	444.167

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 19.162 EUR (2015: 13.016 EUR).

Boni beziehen sich auf Forderungen aus Incentive Vereinbarungen und Erstattungen für Wartungsaufwendungen von Leasinggebern.

Geleistete Anzahlungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen im Zusammenhang mit einem Vertrag zur Softwareimplementierung, die noch nicht abgeschlossen ist, in Höhe von 86.283 EUR (2015: 90.057 EUR). Diese Vorauszahlungen beinhalten die kapitalisierten Zinsaufwendungen in Höhe von 7.069 EUR (2015: 4.316 EUR) basierend auf dem Zinssatz von 9,45% (2015: 8,95%). Die Softwareimplementierung begann in 2013 und wird voraussichtlich in 2017 abgeschlossen.

Im Berichtsjahr wurden Anzahlungen (inklusive kapitalisierter Zinsen) in Höhe von 43.074 EUR (2015: 62.856 EUR) geleistet, 20.969 EUR wurden aktiviert (2015: 14.728 EUR), 26.525 EUR wurden mit dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten saldiert und 12.087 EUR resultieren aus Sale and Leaseback.

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	2016			2015		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vorauszahlungen Leasingraten	25.364	6.080	31.444	23.382	9.010	32.392
Verlustabgrenzungen aus Sale-and-Leaseback und Glättung Leasingraten	3.134	47.640	50.774	6.563	38.789	45.352
Übrige	38.344	1.623	39.967	20.911	4.969	25.880
	66.842	55.343	122.185	50.856	52.768	103.624

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. Das Hybridkapital stellt in Übereinstimmung mit den IFRS Eigenkapital in der Konzernbilanz dar. Der Betrag in Höhe von 59.650 EUR wurde aus der Gewinnrücklage dem Eigenkapital der Hybridkapitalgeber zugerechnet um den zu zahlenden Kupon in solchem Fall abzubilden, davon 25.964 EUR in der Berichtsperiode (2015: 24.330 EUR). In 2015 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	2016	2015
Ergebnis der Periode	(781.895)	(446.636)
Ergebnis den Hybridkapitalgebern zuzurechnen	25.964	24.330
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	(807.859)	(470.966)
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)	(6,93)	(4,04)
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(6,93)	(4,04)

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 2016 bilanziert:

TEUR	2016	2015
Jubiläumsrückstellungen	426	701
Altersteilzeitrückstellung	584	196
Pensionsrückstellungen	6.418	5.306
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	7.428	6.203

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	2016	2015
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	26.871	26.654
Marktwert des Planvermögens	(20.716)	(21.524)
Finanzierungsstatus	6.155	5.130
Pensionsrückstellung	6.418	5.306
Marktwert des Planvermögens, netto	(263)	(176)

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

TEUR	2016	2015
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	26.654	23.820
Dienstzeitaufwand der Periode	162	980
Ausgezahlte Leistungen	(1.848)	(317)
Verzinsung der Verpflichtung	571	477
Versicherungsmathematische Verluste	1.332	1.694
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	26.871	26.654

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

TEUR	2016
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2016	26.871
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	29.932
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	24.223

Der Inflationseffekt bei den leistungsorientierten Pensionsplänen wird als unwesentlich erachtet.

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	2016	2015
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	21.526	19.679
Einzahlungen in den Plan	409	1.545
Ausgezahlte Leistungen	(1.848)	(317)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	461	398
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	168	219
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	20.716	21.524

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland (diese Versicherungsverträge sind nicht qualifizierende Versicherungsverträge im Sinne des IAS 19). 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	2016	2015
Dienstzeitaufwand der Periode	162	980
Nettoverzinsung der leistungsorientierten Pensionspläne	110	79
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	272	1.059
Versicherungsmathematische Verluste	1.332	1.694
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	(168)	(219)
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	1.164	1.475

In 2016 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von 332 EUR geleistet.

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

Prozent	2016	2015
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	1,85 – 2,02	2,08 – 2,25
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. 2016 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für die beitragsorientierten Pensionspläne 7.688 EUR (2015: 8.268 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 2016 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von 27.909 EUR (2015: 29.296 EUR).

15. Rückstellungen

TEUR	Bestand am 1.1.2016	Zuführung	Verbrauch	Verrechnung	Bestand am 31.12.2016
Drohverlustrückstellung	11.649	65.723	(6.737)	0	70.635
Jubiläumsrückstellungen	701	0	(218)	(57)	426
Altersteilzeitrückstellung	196	2.063	(1.675)	0	584
Rückstellungen für Abfindungen	35.777	96.066	(29.307)	(1.306)	101.230
Pensionsrückstellungen	5.306	1.674	(562)	0	6.418
	53.629	165.526	(38.499)	(1.363)	179.293

Die Aufteilung nach Fristigkeiten gestaltet sich wie folgt:

TEUR	2016			2015		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Drohverlustrückstellung	19.158	51.477	70.635	11.649	0	11.649
Rückstellungen für Abfindungen	70.708	30.522	101.230	35.777	0	35.777
Pensions-, Jubiläums- und Alters- teilzeitrückstellungen	0	7.428	7.428	0	6.203	6.203
	89.866	89.427	179.293	47.426	6.203	53.629

Die Drohverlustrückstellung wurde für mehrere Verträge gebildet, deren Erträge in Zukunft nicht die Aufwendungen decken werden. Die Rückstellung beinhaltet Verpflichtungen in Höhe von 51.116 EUR aus einem Wet-Lease-Abkommen mit der Lufthansa Group, das im Rahmen der Umstrukturierung geschlossen wurde und die Vermietung von 38 Flugzeugen über eine Laufzeit von sechs Jahren umfasst. Weiterhin beinhaltet die Rückstellung 8.600 EUR und 6.116 EUR aus den Operating-Leasingverträgen der Flugzeuge bzw. mehreren Flugzeughallen und Bürogebäuden.

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 59 (2015: 60) Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 0,75 % (2015: 0,75 %) und ein Gehaltstrend von 2,0 % (2015: 2,0%) zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung. Die Rückstellung von 4.611 EUR wurde mit einem Sicherungsguthaben in Höhe von 4.027 EUR (2015: 2.914 EUR) verrechnet.

Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 0,00 % (2015: 0,35 %) und einem Gehaltstrend von 2,0 % (2015: 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 90.233 EUR aus der Restrukturierung der Gruppe in 2016 und 7.782 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 2016 und 2015 sind wie folgt:

TEUR	Gesichert/ Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2016	Buchwert 31.12.2015
Anleihe II	Ungesichert	EUR	2018	227.123	225.990
Anleihe IV	Ungesichert	EUR	2019	169.450	168.504
Anleihe V	Ungesichert	CHF	2019	92.479	91.066
Wandelanleihe I	Ungesichert	EUR	2017*	4.852	4.852
Wandelanleihe III	Ungesichert	EUR	2017*	143.163	132.616
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	EUR	2017–2024	39.231	41.183
Darlehen von nahestehenden Personen I	Ungesichert	USD	2020	119.941	120.061
Darlehen von nahestehenden Personen II	Ungesichert	USD	2021	242.074	206.761
Darlehen von nahestehenden Personen III	Ungesichert	USD	2021	93.481	0
Darlehen von Kreditinstituten I	Gesichert	EUR	2017	75.000	0
Darlehen von Kreditinstituten II	Gesichert	AED	2018	188.902	0
Kontokorrent	Ungesichert	EUR		115	25
				1.395.811	991.058

* Erstoption zur Einlösung der Wandelanleihe.

In Höhe von 234.795 EUR (2015: 10.181 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	2016	2015
Bis zu einem Jahr	234.795	10.181
Zwischen einem und fünf Jahren	1.145.202	753.259
Mehr als fünf Jahre	15.814	227.618
	1.395.811	991.058

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 2016 standen noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 4.800 EUR aus (2015: 4.800 EUR).

Die in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapitalkomponente beträgt 597 EUR (2015: 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.

Umfassende Informationen zu Änderungen an den Wandelanleihen in 2017 werden im Abschnitt 33 dargestellt.

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 ergab sich ein Wandlungsverhältnis von 35.460 Stammaktien pro Anleihe. Mit Wirkung vom 7. März 2016 wurde der Wandlungspreis je Aktie von 2,82 EUR auf 2,11 EUR angepasst, woraus sich ein neues Wandlungsverhältnis von 47.393 Stammaktien pro Anleihe ergibt. 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	31.12.2016
Buchwert zum 01. Januar 2016	132.616
Abgegrenzte Zinsen	1.782
Beizulegende Zeitwert Bewertung des eingebetteten Derivates	8.765
Buchwert zum 31. Dezember 2016	143.163
davon der Basisvertrag	134.398
davon das eingebettete Derivat	8.765

Umfassende Informationen zu Änderungen an den Wandelanleihen in 2017 werden im Abschnitt 33 dargestellt.

FINANZSCHULDEN AUS FLUGZEUGFINANZIERUNGEN

Die Gruppe hatte verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, die der Finanzierung der Flugzeuge dienen und mit diesen besichert sind. Die Buchwerte für die Jahre 2016 und 2015 sind wie folgt:

TEUR	Gesichert/ Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2016	Buchwert 31.12.2015
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	EUR	2016 – 2023	0	33.452
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2016	0	18.619
				0	52.071

Sämtliche dieser Verbindlichkeiten wurden im Jahr 2016 beglichen.

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 2016 und 2029 mit Verlängerungsoption. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

TEUR	2016	2015
Bis zu einem Jahr	567.405	655.921
Zwischen einem und fünf Jahren	1.652.616	2.118.513
Mehr als fünf Jahre	948.546	1.012.352
	3.168.567	3.786.786

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Leasingzahlungen erfasst worden. Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2016, sind Zahlungen aus Operating-Leases in Höhe von 555.595 EUR (2015: 499.804 EUR) als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Zudem verleast die Gruppe Vermögenswerte – überwiegend Flugzeuge – als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating-Lease einzustufen sind. Das Ende der Laufzeit der Verträge liegt in 2017, 2019 und 2021.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

TEUR	2016	2015
Bis zu einem Jahr	7.751	6.550
Zwischen einem und fünf Jahren	14.543	708
	22.294	7.258

Diese Leasingeinnahmen beinhalten keine Einnahmen aus der noch nicht begonnenen Wet-Lease-Vereinbarung mit der Lufthansa Gruppe.

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.

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

In 2016 sind keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2015: 0 EUR).

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt:

TEUR	Zum 31. Dezember 2016		Zum 31. Dezember 2015	
	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	8.035	3.668	7.814	3.199
Zwischen einem und fünf Jahren	32.141	19.748	31.120	17.035
Mehr als fünf Jahre	26.115	15.815	25.285	20.949
	66.291	39.231	64.219	41.183

18. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

TEUR	2016			2015		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	117.444	0	117.444	137.470	0	137.470
Verbindlichkeiten gegen nahe-stehende Personen	59.245	0	59.245	49.200	0	49.200
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19.022	0	19.022	12.577	0	12.577
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten gegen nahestehende Personen	4.598	0	4.598	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	200.309	0	200.309	199.247	0	199.247
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	336.721	84.072	420.793	296.085	54.406	350.491
Kreditorische Debitoren	5.716	0	5.716	2.913	0	2.913
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	7.832	0	7.832	6.930	0	6.930
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	5.167	0	5.167	1.323	0	1.323
Sozialversicherungsabgaben	1.657	0	1.657	2.350	0	2.350
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	2.823	0	2.823	2.496	0	2.496
	560.225	84.072	644.297	511.344	54.406	565.750

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.

Weiterhin enthalten die erhaltenen Anzahlungen 205.000 EUR für den Verkauf des touristischen Geschäfts.

Erhaltene Anzahlungen wurden in Höhe von 107.735 EUR den zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten zugeordnet. Weitere Informationen sind in Abschnitt 5 enthalten.

20. Umsatzerlöse

TEUR	2016	2015
Flugumsatz	3.339.320	3.631.125
Zusatzleistungen	219.188	190.961
Sonstige Umsätze	226.902	259.670
	3.785.410	4.081.756

Sonstige Umsätze beinhalten überwiegend Fracht und technische Dienstleistungen.

In diesem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 hat die Gruppe die Aufschlüsselung nach Umsatzarten geändert. Die neue Aufschlüsselung dient dem besseren Verständnis von Veränderungen im Flugumsatz und damit verbundenen Zusatzleistungen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst:

TEUR	1/15-12/15 Berichtet	Anpassung	1/15-12/15 Angepasst
Flugumsatz	3.709.408	(78.283)	3.631.125
Groundservices und sonstige Leistungen	343.949	(343.949)	0
Zusatzleistungen	0	190.961	190.961
Sonstige Umsätze	0	259.670	259.670
Bordverkauf	28.399	(28.399)	0
	4.081.756		4.081.756

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	2016	2015
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	30.088
Erträge aus Versicherungsansprüchen	1.711	1.950
Übrige	5.837	18.785
	7.548	50.823

In 2015 beinhalteten die übrigen Erträge in Höhe von 9.637 EUR Erträge aus Beratungsleistungen.

22. Materialaufwendungen und bezogene Leistungen

TEUR	2016	2015
Treibstoff	660.099	929.726
Flughafengebühren und Handling	820.064	838.143
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	671.785	619.821
Navigationsaufwand	240.312	260.439
Luftverkehrsabgabe	146.824	154.980
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	114.973	121.279
Übrige	138.925	139.867
	2.792.982	3.064.255

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von 158.959 EUR (2015: 157.831 EUR) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen. In Zusammenhang mit dem angekündigten Restrukturierungsprogramm der Gruppe sind 6.144 EUR (2015: 0 EUR) im Wesentlichen unter Flughafengebühren und Handling enthalten (siehe Abschnitt 15).

23. Personalaufwendungen und Mitarbeiteranzahl

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2016	2015
Löhne und Gehälter	535.591	499.563
Aufwand für Altersversorgung	35.750	37.999
Sozialversicherungsabgaben	53.529	51.742
	624.870	589.304

Die Position Löhne und Gehälter beinhaltet 92.792 EUR (2015: 26.350 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 132 EUR (2015: 914 EUR), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der AB Finance II GmbH (vormals: dba) in Höhe von EUR 88 (2015: 92 EUR), mit Leistungen an beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von 7.688 EUR (2015: 8.268 EUR) und mit Beitragsleistungen an Sozialversicherungssysteme in Höhe von 27.842 EUR (2015: 29.296 EUR). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen sind in Abschnitt 14 zu finden.

Die Vergütung der Directors setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2016	2015
Jahresgehälter	879	1.005
Sonstiges	32	41
	911	1.046

Die höchste Vergütung eines Directors beträgt in 2016 911 EUR (2015: 908 EUR). Weitere Angaben zur Vergütung der Directors werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 72 bis 88 dargestellt.

Seit dem Oktober 2012 liegt die operative Führung des Unternehmens bei einem neugeschaffenen Gremium, dem Management Board. Die gesamte Vergütung für das Management Board betrug in der Berichtsperiode EUR 4.330 (2015: 4.669 EUR), davon 162 EUR (2015: 947 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 2016	Jahresdurchschnitt 2015	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Flugpersonal	4.892	5.019	4.973	4.926
Verkauf, Betrieb, Verwaltung	3.710	4.046	3.508	3.943
	8.602	9.065	8.481	8.869

24. Sonstige betriebliche Aufwendungen

TEUR	2016	2015
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	320.735	268.593
Vertriebs- und Distributionsaufwendungen (inkl. Verkaufsprovisionen)	126.727	128.385
Nettoverlust aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte und damit verbundene Kosten	92.065	0
Aufwendungen aus Schadensersatz	63.837	38.989
Aufwendungen für verlustbringende Verträge	51.116	0
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	48.584	42.750
Werbung	44.697	48.639
Reisekosten Crew	32.621	28.495
Bankgebühren	32.132	28.675
Beratung	26.119	16.541
IT bezogene Aufwendungen	18.888	15.494
Training und sonstige Personalaufwendungen	14.569	18.828
Versicherung	10.769	14.522
Telefon und Porto	3.082	3.574
Wertberichtigungen von Forderungen	1.083	2.446
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	1.764	2.097
Übrige	67.464	81.961
	956.252	739.989

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten 50.861 EUR (2015: 0 EUR), die sich im Zusammenhang mit dem angekündigten Restrukturierungsprogramm der Gruppe ergeben.

Der Nettoverlust aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte und damit verbundene Kosten resultiert in Höhe von 88.607 EUR aus dem Abgang der Landrechte (Abschnitt 5).

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers setzt sich wie folgt zusammen:

TEUR	2016	2015
Jahresabschlussprüfung	268	380
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	843	1.071
Prüfungsnahe Dienstleistungen	395	366
Dienstleistungen betreffend Steuern	222	106
Sonstige Dienstleistungen	36	174
	1.764	2.097

25. Finanzergebnis

TEUR	2016	2015
Zinsaufwand für Finanzschulden	(101.116)	(86.457)
Sonstiger Finanzaufwand inklusive Garantiegebühren	(11.376)	(3.491)
Finanzaufwendungen	(112.492)	(89.948)
Zinserträge aus Festgeldkonten	387	86
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	3	18
Sonstige Zinserträge	660	872
Finanzerträge	1.050	976
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(29.518)	(31.529)
Finanzergebnis	(140.960)	(120.501)

Die Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die Bewertung des eingebetteten Derivats in der Wandelanleihe zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 8.765 EUR (Abschnitt 16).

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	2016	2015
Summe Währungsergebnis, ergebniswirksam	(17.305)	132.996
davon in den betrieblichen Aufwendungen/Erträgen erfasst	(14.414)	(163.322)
Währungsverluste im Finanzergebnis	(31.719)	(30.326)

26. Erträge/Aufwendungen aus Equity Beteiligungen

TEUR	2016	2015
airberlin holidays GmbH (ehemals: Binoli GmbH)	681	688
THBG BBI GmbH	332	11
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.	60	(3.913)
AuSoCon	19	0
	1.092	(3.214)

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	2016	2015
Laufender Ertragsteueraufwand	(2.343)	(3.143)
Latenter Ertragsteuerertrag (-aufwand)	27.367	(12.825)
Ertragsteuerertrag (-aufwand)	25.024	(15.968)

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von 2.343 EUR (2015: 3.143 EUR) entfallen 158 EUR auf Steuererstattungen für Vorjahre (2015: Aufwand in Höhe von 415 EUR).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18 % (2015: 30,18 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,35 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Einige Konzerngesellschaften, insbesondere ausländische, unterliegen Gesamtsteuersätzen, die von dem der airberlin group abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen“ in Höhe von (7.878) EUR (2015: (5.445 EUR)) ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2016 ist nicht sicher, ob sich steuerliche Verlustvorträge entweder durch zukünftige Erträge oder durch die Anwendung von geeigneten Steuerstrukturierungsstrategien nutzen lassen. Daher wurden die latenten Steueransprüche aus Verlustvorträgen zum 31. Dezember 2016 weiterhin nur sehr restriktiv angesetzt.

Zum 31.12.2016 bilanziert die Gruppe die Marktwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als Sicherungsgeschäfte klassifiziert wurden, einschließlich der latenten Ertragsteuerforderungen im sonstigen Ergebnis. Im Vorjahr wurden keine latenten Steuern auf negative Marktwerte gebildet, da die Voraussetzungen für die Aktivierung latenter Steueransprüche auf die negativen Marktwerte 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	2016	2015
Verlust vor Steuern	(806.919)	(430.668)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18 % (2015: 30,18 %)	243.528	129.975
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	(7.878)	(5.445)
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	(168.392)	(114.079)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	(40.680)	(26.603)
Laufender Steuerertrag (-aufwand) für vorangegangene Geschäftsjahre	158	(415)
Sonstige	(1.711)	599
Summe Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	25.024	(15.968)

Zum 31. Dezember 2016 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von 37.768 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und 50.801 EUR für körperschaftsteuerliche Zwecke (2015: 73.720 EUR und 164.627 EUR). Davon wurden 37.768 EUR (2015: 73.720 EUR) für gewerbesteuerliche Zwecke und 50.801 EUR (2015: 164.627 EUR) für körperschaftsteuerliche Zwecke angesetzt zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2016 weitere Verlustvorträge in Höhe von 1.772.042 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und 1.901.243 EUR für körperschaftsteuerliche Zwecke (2015: 1.237.154 EUR und 1.267.767 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	2016	2015
Latente Steueransprüche:		
Fremdwährungsforderungen und Derivate	598	3.263
Immaterielle Vermögenswerte	0	864
Technische Anlagen	5.630	3.585
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	37.756	15.074
Steuerliche Verlustvorträge	13.442	36.616
	57.426	59.402
Latente Steuerverpflichtungen:		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	(13.051)	(9.218)
Flugzeuge und damit verbundene Verbindlichkeiten	0	(5.879)
Immaterielle Vermögenswerte	(25.028)	(50.247)
Mietereinbauten	(22)	(33)
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	(8.315)	(8.772)
Wandelanleihen, Anleihen	(5.371)	(6.040)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(14.685)	(879)
	(66.472)	(81.068)
Verrechnung	57.426	59.402
Latente Steuerverpflichtungen, netto	(9.046)	(21.666)
Latente Steuerverpflichtungen, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	(21.666)	(6.981)
Veränderung der latenten Steuer	12.620	(14.685)
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	14.747	1.860
Latenter Steuer(aufwand) -ertrag	27.367	(12.825)

Der bilanzielle Ausweis stellt sich wie folgt dar:

TEUR	2016	2015
Latente Steueransprüche	0	0
Latente Steuerverbindlichkeiten	(9.046)	(21.666)
	(9.046)	(21.666)

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

BERÜCKSICHTIGUNG VON ERTRAGSTEUERN IM SONSTIGEN ERGEBNIS

TEUR	2016			2015		
	vor Steuer	Steuer- ergebnis	nach Steuer	vor Steuer	Steuer- ergebnis	nach Steuer
Ausgleichsposten aus Währungs- differenzen	786	0	786	1.434	0	1.434
Marktwertveränderung von Sicherungsinstrumenten	126.212	(14.747)	111.465	72.739	(1.860)	70.879
	126.998	(14.747)	112.251	74.173	(1.860)	72.313

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	2016	2015
Kassenbestand	70	105
Bankguthaben	118.065	51.655
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	125.868	113.475
Bankguthaben und Kassenbestände	244.003	165.235
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(115)	(25)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	243.888	165.210
Bankguthaben, den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten zugeordnet	(12.038)	0
Bankeinlagen mit fester Laufzeit, den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten zugeordnet	(11.648)	0
Bankguthaben und Kassenbestände, wie in der Konzernbilanz ausgewiesen	220.317	165.235

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2016 gesperrte Guthaben in Höhe von 125.868 EUR (2015: 113.475 EUR).

29. Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente sind alle kurzfristig und setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2016	2015
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden		
Positiver Marktwert	51.260	25.125
Negativer Marktwert	(2.446)	(108.221)
	48.814	(83.096)
zugehörige Bezugsbasis:		
Treibstoffpreis	15.058	(108.039)
Devisenkurs	33.756	24.943
	48.814	(83.096)
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden		
Positiver Marktwert	459	1.186
Negativer Marktwert	0	(5.996)
	459	(4.810)
zugehörige Bezugsbasis:		
Treibstoffpreis	0	(5.477)
Devisenkurs	456	690
Zins und Devisenkurs	3	(23)
	459	(4.810)

HEDGE-ACCOUNTING

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

airberlin wendet Hedge-Accounting in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cashflows in Fremdwährung und auf zukünftige, auf den Kauf von Treibstoff bezogene Cashflows an, die die Kriterien gemäß IAS 39 erfüllen, womit die Volatilität der Gewinn-und-Verlust-Rechnung reduziert wird.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. airberlin erfüllt diese Anforderungen durch die Dokumentation zu Beginn eines Sicherungsgeschäfts, sowohl bei der Sicherungsbeziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft, als auch bei den Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dazu gehören die Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu festen Verpflichtungen und zukünftigen Transaktionen und auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades des angewandten Sicherungsinstruments. Die Effektivität der vorhandenen Sicherungsbeziehungen wird laufend überwacht. Für das Hedge-Accounting werden die Änderungen des Marktwerts des Hedging-Instruments im Eigenkapital in dem Ausmaße, in dem das Sicherungsgeschäft wirksam ist, erfasst. Die kumulierten Marktwertänderungen der Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust auswirkt.

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

Sämtliche Fremdwahrungsoptionen und Kerosin-Optionen wurden während der Berichtsperiode auf ihre Hedge-Accounting-Qualifikation hin überprüft und sich qualifizierende Derivate als Cash-flow-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 2016 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	51.719	0	51.719	(2.446)	0	49.273
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	(2.446)	0	(2.446)	2.446	0	0

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)

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	2016	2015
Darlehen und Forderungen	9	391.332	307.330
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	29	459	1.186
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	29	51.260	25.125
Bankguthaben und Kassenbestände	5, 28	244.003	165.235
		687.054	498.876

B) WERTBERICHTIGUNGEN

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

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

TEUR	2016		2015	
	Bruttoforderung	Wertberichtigung	Bruttoforderung	Wertberichtigung
Nicht überfällig	160.707	0	150.315	0
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	15.175	55	11.637	55
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	26.746	228	6.586	228
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	5.919	4.133	11.955	3.683
Mehr als ein Jahr überfällig	15.170	11.364	15.852	13.857
	223.717	15.780	196.345	17.823

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	2016	2015
Bestand 1. Januar	17.823	19.413
Zuführung zu Wertberichtigungen	799	1.803
Verbrauch von Wertberichtigungen	0	(29)
Auflösung von Wertberichtigungen	(2.842)	(3.364)
Bestand 31. Dezember	15.780	17.823

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 15.780 EUR (2015: 17.823 EUR).

Sonstige Kredite und Forderungen

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2016 nicht überfällig (2015: 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 (2015: 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 Nettopositionen unter der Prämisse von Wertberichtigungsrisiken bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

C) LIQUIDITÄTSRISIKEN

Die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen sowie der derivativen Finanzinstrumente stellen sich zum 31. Dezember 2016 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	0	0	0	0
Finanzschulden	16	(1.668.011)	(313.662)	(1.336.270)	(18.079)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(200.309)	(200.309)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.868.320)	(513.971)	(1.336.270)	(18.079)

TEUR	Anhang	Vertragliche Zahlungs- ströme	12 Monate	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
Derivative Finanzinstrumente					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(579.824)	(579.824)	0	0
Zahlungszufluss		627.556	627.556	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(2.869)	(2.869)	0	0
Zahlungszufluss		2.848	2.848	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente		47.711	47.711	0	0

Zum 31. Dezember 2015 waren die Fälligkeiten wie folgt:

TEUR	Anhang	Vertragliche Zahlungs- ströme	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
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

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 AED, GBP, und CHF ab. airberlin tätigt Devisentermingeschäfte in USD und AED und Optionsgeschäfte in USD, um funktionelle Währungsrisiken, die sich aus den laufenden operativen Kosten in USD (z. B. Zahlungen in Bezug auf Flugzeugfinanzierung und -leasing, Treibstoff, Wartung etc.) und den Finanzierungskosten in USD und AED ergeben, zu steuern. airberlin sichert grundsätzlich mindestens 75 % des erwarteten Cashflows auf einer 1 bis 3 Monate revolvingenden Basis und mindestens 35 % des erwarteten Cashflows auf einer 4 – 12 Monate revolvingenden Basis ab (2015: identisch).

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

in T Währungseinheiten	2016				2015			
	USD	AED	GBP	CHF	USD	AED	GBP	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	80.093	0	751	494	105.483	0	663	969
Bankguthaben und Kassenbestände	75.350	6.774	1.411	5.006	61.942	0	230	6.497
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	0	0	0	0	(20.270)	0	0	0
Finanzschulden	(528.995)	(731.073)	0	(100.816)	(44.798)	0	0	(100.815)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	(213.524)	0	(1.009)	(6.232)	(158.711)	0	(1.008)	(5.672)
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	(587.076)	(724.299)	1.153	(101.548)	(56.354)	0	(115)	(99.021)
Erwartete zukünftige Einkäufe	(827.322)	0	17.014	66	(1.412.685)	0	11.889	(55.318)
Gesamtrisiko	(1.414.398)	(724.299)	18.167	(101.482)	(1.469.039)	0	11.774	(154.339)
Nominal Sicherungsgeschäfte	533.000	430.000	0	0	1.019.000	0	0	0
Netto Währungsrisiko	(881.398)	(294.299)	18.167	(101.482)	(450.039)	0	11.774	(154.339)

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	
	2016	2015	2016	2015
USD	1,1069	1,1095	1,0541	1,0887
GBP	0,8195	0,7258	0,8562	0,7340
CHF	1,0902	1,0679	1,0739	1,0835
AED	4,0514	4,0565	3,8696	3,9966

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	2016				2015			
	USD	AED	GBP	CHF	USD	AED	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	49.855	16.906	(122)	6.473	1.269	0	14	6.181
Eigenkapital	(37.904)	(8.584)	0	0	(68.845)	0	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	2016				2015			
	USD	AED	GBP	CHF	USD	AED	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	(60.934)	(19.614)	149	(7.961)	(438)	0	(17)	(7.621)
Eigenkapital	49.862	13.401	0	0	88.299	0	0	0

E) ZINSRISIKEN

Die verzinslichen Finanzinstrumente der Gruppe setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	Buchwert	
	2016	2015
Festverzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	13.260	11.119
Finanzielle Verbindlichkeiten	(1.387.699)	(984.042)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	3	(23)
	(1.374.436)	(972.946)
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Verbindlichkeiten	(115)	(52.752)
	(115)	(52.752)

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 (2015: 0 EUR) erhöht oder vermindert und den Gewinn um 0 EUR (2015: 0 EUR) erhöht bzw. um 0 EUR (2015: 0 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 (2015: 0 EUR) 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 14,8 % (2015: 21,0 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. airberlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2016 betrug die abgesicherte Menge 242.000 Tonnen für das Geschäftsjahr 2017 (2015: 756.000 Tonnen für 2016). Die Hedgingquote beträgt 23,03 % für 2017 (2015: 58,0 % für 2016).

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	2016		2015	
	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Gewinn oder Verlust	2.243	(5.272)	748	(1.057)
Eigenkapital	14.911	(6.468)	22.124	(22.228)

G) KATEGORIEN UND MARKTWERTE

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2016 sind wie folgt:

TEUR	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/beizulegenden Zeitwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	391.322	0	0	0	391.322	391.322
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	29	0	459	0	0	459	459
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	29	0	0	51.260	0	51.260	51.260
Bankguthaben und Kassenbestände	5, 28	244.003	0	0	0	244.003	244.003
		635.325	459	51.260	0	687.044	687.044
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	(2.446)	0	(2.446)	(2.446)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	16	0	0	0	(1.574.086)	(1.574.086)	(1.430.197)
Finanzierungsleasing	17	0	0	0	(39.231)	(39.231)	(39.231)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	28	0	0	0	(115)	(115)	(115)
		0	0	(2.446)	(1.613.432)	(1.615.878)	(1.471.989)

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

TEUR	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/beizulegenden Zeitwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	9	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)

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 2016 (8.765) EUR (2015: 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	2016	2015
Darlehen und Forderungen	8.950	5.975
Bankguthaben und Kassenbestände	2.817	5.944
Derivative Finanzinstrumente	(68.606)	(176.800)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	(48.968)	(43.706)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	(8.765)	0
	(114.572)	(208.587)

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 (2015: 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 82 bis 88 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 3,25 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2015: 3,13 %).

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 1.485 EUR (2015: 3.815 EUR) erwirtschaftet. Zum 31. Dezember 2016 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf 13 EUR (2015: 19 EUR).

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

TEUR	2016	2015
Etihad Airways PJSC		
Langfristige Finanzschulden einschließlich auflaufender Zinsen	242.074	206.761
Zinsaufwand	17.987	3.042
Garantiegebühren	11.492	0
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	1.758	1.900
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	3.591	4.011
Provisionsertrag aus sonstigen Leistungen	14.154	11.269
Provisionsaufwand aus sonstigen Leistungen	9.060	9.765
Sonstige Erlöse	403	633
Erwerb von Sachanlagen	0	11.140
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	3.902	4.342
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	59.041	43.184
Erhaltene Anzahlungen	216.331	20.000
Sicherheiten	263.902	0
Etihad Airways Engineering LLC		
Erträge	149	21
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	11.434	7.485
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	2.770	1.145
Etihad Airport Services - Catering LLC		
Catering-Aufwendungen	3.389	3.239
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	0	611
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	87	42
Etihad Airport Services - Ground LLC		
Handling-Erträge	0	10
Handling-Aufwendungen	3.278	3.210
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	543	592
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	11	26

TEUR	2016	2015
Etihad Airport Services - Cargo LLC		
Umsatzerlöse aus sonstigen Leistungen	819	2.145
Sonstige Aufwendungen	13	11
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	98	48
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	2	1
EA Partners I B.V.		
Langfristige Finanzschulden einschließlich auflaufender Zinsen	119.941	120.061
Deposit	8.733	7.182
Zinsaufwand	13.982	3.330
EA Partners II B.V.		
Langfristige Finanzschulden einschließlich auflaufender Zinsen	93.481	0
Deposit	5.012	0
Zinsaufwand	6.122	0
Stichting EA Partners I		
Langfristiges Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	2.214	2.047
Stichting EA Partners II		
Langfristiges Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	2.081	0
Air Serbia A.D.		
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	224	0
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	142	61
Air Seychelles Ltd.		
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	32	40
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	23	17
Alitalia Societa Aerea Italiana S.P.A. (inclusive Zweckgesellschaften)		
Erwerb von Flugzeugen	0	215.456
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	978	0
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	1.984	0
Darwin Airline SA		
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	4	0
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	11	0
Aufwendungen aus Operatinglease Vereinbarungen	2.833	7.624
Jet Airways Ltd		
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	26	0
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	66	31
Virgin Australia		
Provisionsertrag aus Codeshare Vereinbarung	17	0
Provisionsaufwand aus Codeshare Vereinbarung	51	0

Transaktionen mit Equity Beteiligungen

Die Lieferungen und Leistungen mit Equity Beteiligungen zum 31. Dezember 2016 und 2015 stellen sich wie folgt dar:

TEUR	2016	2015
THBG BBI GmbH		
Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	3.213	3.072
Zinserträge	141	134
Erlöse aus sonstigen Leistungen	0	50

TEUR	2016	2015
airberlin holidays GmbH (ehemals: Binoli GmbH)		
Forderungen gegen nahestehende Personen	73	150
Umsatzerlöse aus Ticketverkäufen	12.445	12.390
Sonstige Aufwendungen	35	16
Ausschüttungen	613	686
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Leasingaufwand	0	533
Erlöse aus sonstigen Leistungen	0	2.335
Topbonus Ltd		
Forderungen gegen nahestehende Personen	4.431	2.362
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	1.932	4.802
Umsatzerlöse aus Ticketverkäufen	8.122	7.856
Aufwendungen aus Meilen	24.609	29.566
AuSoCon Berlin Call Center GmbH		
Aufwendungen aus Serviceleistungen	0	2.909

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

32. Executive Board of Directors

Stefan Pichler Chief Executive Officer (bis 31. Januar 2017)
Thomas Winkelmann Chief Executive Officer (seit 1. Februar 2017)

33. Nachträgliche Ereignisse

22. Februar 2017: airberlin hat im Rahmen eines Umtauschangebots für die ausstehende Wandelanleihe DE000A1HGM38 eine neue 8,5%-Wandelanleihe mit Laufzeit bis 2019 in Höhe von 125.000 EUR emittiert (ISIN: DE000A19DMC0) („Neue Wandelanleihe“). Inhaber der 6%-Wandelanleihe DE000A1HGM38 haben in Höhe eines Gesamtnennbetrages von 41.300 EUR von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Außerhalb des Umtauschangebots wurden neue Wandschuldverschreibungen mit einem Gesamtnennwert von 83.700 EUR ausgeben. Inhaber der 6%-Wandelanleihe DE000A1HGM38 übten ihre Put-Option mit Wirkung zum 6. März 2017 in einem Volumen von 93.200 EUR des Nominalwertes aus. Damit stand per 7. März 2017 noch ein Nominalwert von 5.500 EUR aus.

Inhaber der 1,5%-Wandelanleihe DE000A0NQ9H6 übten mit Wirkung zum 11. April 2017 ihre Put-Option in Höhe von 4.600 EUR des Nominalwertes aus, womit per 12. April 2017 noch ein Nominalwert in Höhe von 200 EUR ausstand.

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

28. April 2017: Etihad Airways PJSC gewährt der Gesellschaft ein Darlehen in Höhe von 350.000 EUR mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 2021.

28. April 2017: Etihad Airways PJSC erteilt der Gesellschaft eine Erklärung über die Nicht-Ausübung (direkt oder indirekt) der Put-Option der Neuen Wandelanleihe am 29. Dezember 2017 über den von ihr gehaltenen Betrag in Höhe von 93.700 EUR.

28. April 2017: Etihad Airways PJSC hat airberlin in einem Unterstützungsschreiben die Absicht zugesichert, die notwendige Unterstützung zu leisten, damit airberlin den finanziellen Verpflichtungen der näheren Zukunft und in jedem Fall innerhalb von 18 Monaten ab dem 28. April 2017 nachkommen kann.

30. April 2017: Abu Dhabi Commercial Bank PJSC – Verlängerung des Darlehens in Höhe von 726.425 AED auf den 30. April 2019.

30. April 2017: National Bank of Abu Dhabi PJSC – Verlängerung des Darlehens in Höhe von 75.000 EUR auf den 24. April 2019.

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 UND EQUITY BETEILIGUNGEN

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 2016 hat die Gruppe ihre Struktur weiter rationalisiert. Als Teil der Reorganisation wurde das Tochterunternehmen Air Berlin Finance GmbH zu Buchwerten auf die Gesellschaft verschmolzen. In 2015 wurden Forderungen und Verbindlichkeiten, innerhalb der Gruppe vorher ausgegeben, von der Gesellschaft in das Eigenkapital der Tochterunternehmen eingebracht.

Die Geschäftsleitung hat einen Wertminderungstest 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 Ergebnis wurde mit der Marktkapitalisierung der Gruppe zuzüglich Nettoverschuldung zum beizulegenden Zeitwert verglichen und überprüft.

Diese Berechnung hat einen Abschreibungsbedarf in Höhe von EUR 603.000 ergeben und daher wurde ein Wertminderungsaufwand in selber Höhe erfasst.

TEUR	2016	2015
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	1.260.007	1.165.018
Einbringung von innerkonzernlichen Forderungen und Verbindlichkeiten in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen, netto	0	94.989
Abgänge	(25)	0
Bestand 31. Dezember	1.259.982	1.260.007
Abschreibung		
Bestand 1. Januar	0	0
Wertminderungsaufwand	603.000	0
Bestand 31. Dezember	603.000	0
Buchwert		
31. Dezember	656.982	1.260.007

In 2016 erwarb die Gesellschaft 29,5% der Anteile an der IHY IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S., die als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen wurden.

C) LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

TEUR	2016	2015
Laufender Ertragssteuer(aufwand) -ertrag	(290)	404
Latenter Ertragssteuer(aufwand) -ertrag	2.553	(2.303)
Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	2.263	(1.899)

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steueraufwand entfallen 290 EUR auf Steuernachzahlungen für Vorjahre (2015: Steuererstattungen 404 EUR).

Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 30,03 % (2015: 30,03 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,20 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteueraufkommen beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2016 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, einschließlich der latenten Ertragssteuern im sonstigen Ergebnis. Im Vorjahr wurden diese Finanzinstrumente netto der latenten Ertragsteuern ausgewiesen, da die Voraussetzungen für die Aktivierung latenter Steueransprüche auf die negativen Marktwerte 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	2016	2015
Verlust vor Steuern	(674.030)	(95.288)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,03 % (2015: 30,03 %)	202.411	28.615
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	5.821	2.479
Abschreibungen auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	(11.355)	(10.398)
Nichtansatz der latenten Steueransprüche auf negative Marktwerte der Sicherungsgeschäfte	15.316	2.083
Steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	(210.251)	(25.907)
Laufender Steuerertrag (-aufwand) für vorangegangene Geschäftsjahre	(290)	404
Sonstige	611	825
Summe Ertragsteuer(aufwand) -ertrag	2.263	(1.899)

Zum 31. Dezember 2016 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von 12.283 EUR (2015: 10.963 EUR) für gewerbesteuerliche Zwecke und 12.283 EUR (2015: 10.963 EUR) für körperschaftsteuerliche Zwecke. Davon wurden

12.283 EUR (2015: 10.963 EUR) für gewerbesteuerliche Zwecke und 12.283 EUR (2015: 10.963 EUR) für Körperschaftsteuerliche Zwecke zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen angesetzt.

Daneben bestehen zum 31. Dezember 2016 weitere Verlustvorträge in Höhe von 222.533 EUR für gewerbesteuerliche Zwecke und 479.914 EUR für Körperschaftsteuerliche Zwecke (2015: 155.877 EUR für Gewerbesteuer und 459.093 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	2016	2015
Latente Steueransprüche		
Rückstellungen	4.349	3.291
Marktwert von Derivaten	136	0
Steuerliche Verlustvorträge	3.689	3.293
	8.174	6.584
Latente Steuerverpflichtungen		
Wandelanleihen, Anleihen	(5.371)	(6.040)
Marktwert von Derivaten	(2.803)	(3.097)
	(8.174)	(9.137)

TEUR	2016	2015
Verrechnung	8.174	6.584
Latente Steueransprüche, netto	0	(2.553)
Latente Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	(2.553)	(250)
Veränderung der latenten Steuer	2.553	(2.303)
Davon aus Eigenkapitalpositionen	0	0
Latenter Steuer(aufwand) -ertrag	2.553	(2.303)

D) DARLEHEN AN TOCHTERUNTERNEHMEN

Im Jahr 2016 wurden Darlehen in Höhe von 296.725 EUR an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG gegeben. Zum 31. Dezember 2016 sind Darlehen an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG in Höhe von 380.519 EUR (2015: 122.383 EUR) ausstehend. 41.394 EUR wurden von der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG in der Berichtsperiode zurückgezahlt.

E) FORDERUNGEN GEGENÜBER TOCHTERUNTERNEHMEN

Die Forderungen gegenüber Tochterunternehmen 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	2016	2015
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	7.271	7.797
Marktwert des Planvermögens	(5.845)	(6.936)
Finanzierungsstatus	1.426	861
Marktwert des Planvermögens, netto	0	0

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

TEUR	2016	2015
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	7.797	5.179
Dienstzeitaufwand der Periode	120	521
Auszahlung	(1.402)	0
Verzinsung der Verpflichtung	162	96
Versicherungsmathematische Verluste	594	2.001
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	7.271	7.797

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

TEUR	2016
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2016	7.271
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	8.362
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	6.345

Der Inflationseffekt bei den leistungsorientierten Pensionsplänen wird als unwesentlich erachtet.

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	2016	2015
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	6.936	5.856
Einzahlungen in den Plan	188	963
Auszahlung	(1.402)	0
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	146	116
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	(23)	1
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	5.845	6.936

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 Verlust des Planvermögens betrug 23 EUR während der Periode (2015: Gewinn 1 EUR).

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

TEUR	2016	2015
Dienstzeitaufwand der Periode	120	521
Netto Zinsaufwendungen aus den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	16	(20)
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	136	501
Versicherungsmathematische Verluste	593	2.001
Gewinn der Periode aus dem Planvermögen	23	(1)
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	616	2.000

In 2017 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne in Höhe von 103 EUR geleistet.

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

Prozent	2016	2015
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	1,85	2,08
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 Ausgabe der Wandelanleihen in 2007 und 2013 erfolgte durch die AB Finance B.V. (siehe Abschnitt 16) und die Zuflüsse daraus wurden an die Air Berlin PLC in Form von Darlehen mit den gleichen Konditionen wie die Wandelanleihen weitergegeben.

Angaben zu den Wandelanleihen 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 2.906 EUR aus den Operating-Leasingverträgen der Flugzeuge (2015: 3.684 EUR).

K) VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER TOCHTERUNTERNEHMEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen betreffen mit 27.073 EUR Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2015: 66.771 EUR).

Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpool-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von 384 EUR (2015: 384 EUR). Im Zusammenhang mit abgegrenzten Kaufpreiszahlungen für Flugzeuge sind Verbindlichkeiten von 3.258 EUR (2015: 10.006 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	2016		2015	
		Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	380.519	380.519	122.383	122.383
Forderungen gegen Tochterunternehmen	34e	23.618	23.618	31.459	31.459
Gesamte Darlehen und Forderungen		404.137	404.137	153.842	153.842
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit positiven Marktwerten		9.839	9.839	3.637	3.637
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		2.003	2.003	270	270
Finanzschulden	16	(974.181)	(874.847)	(606.806)	(573.805)
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k, i	(426.804)	(426.804)	(406.423)	(406.423)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		(34.601)	(34.601)	(9.382)	(9.382)
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(1.435.586)	(1.336.252)	(1.022.611)	(989.610)
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit negativen Marktwerten		(508)	(508)	(45.292)	(45.292)
		(1.020.115)	(920.781)	(910.154)	(877.153)

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 72 bis 88 dieses Berichts. Die Mitglieder des Boards of Directors halten 3,25 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2015: 3,13 %).

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	2016	2015
Etihad Airways PJSC		
Sonstige Erlöse	403	633
Erhaltene Anzahlungen	0	20.000
Sonstige Forderungen	1.036	633
EA Partners I B.V.		
Finanzschulden	119.941	120.061
Deposit	8.271	7.182
Zinsaufwand	13.982	3.330
EA Partners II B.V.		
Finanzschulden	93.481	0
Deposit	4.738	0
Zinsaufwand	6.122	0
Stichting EA Partners I		
Langfristiges Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	2.214	2.047
Stichting EA Partners II		
Langfristiges Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen	2.081	0

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

TEUR	2016	2015
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG		
Umsatz	40.566	21.600
Darlehen	333.865	122.383
Zinserträge	24.236	9.484
Zinsaufwand	7.805	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.228	1.733
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	420.867	164.866
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	252.503	142.723
Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH		
Umsatz	19	24
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	47
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.243	1.310
airberlin technik GmbH		
Umsatz	625	291
Aufwand aus Ergebnisabführungsverträgen	27.073	26.162
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	599	61
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	27.073	66.771
Leisure Cargo GmbH		
Umsatz	76	26
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	74	5
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2	1
Air Berlin 1. – 9. LeaseLux Sàrl		
Umsatz	6	105
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.705	1.711
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.494	8.535

TEUR	2016	2015
Air Berlin Finance B.V.		
Umsatz	99	54
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	369	332
Zinsen Wandelanleihen	34.443	32.924
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	148.162	165.388
Air Berlin Holding Ltd.		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5	5.485
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	46.654
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH		
Umsatz	0	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	242
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH		
Umsatz	0	4
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	8
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH		
Umsatz	0	4
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	7
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsatz	0	4
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	75	75
Air Berlin Finance GmbH		
Umsatz	0	2
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	39
AB Finance II GmbH (vormals: dba)		
Umsatz	0	50
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	178	144
Belair Airlines AG		
Erhaltene Dividende	526	464
Umsatz	3.582	3.821
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	117	433
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	676	0
CHS Holding Service GmbH		
Umsatz	0	12
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG		
Umsatz	0	67
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	17
Niki Luftfahrt GmbH		
Umsatz	3.210	7.178
Zinsaufwand	0	52
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.510	1.340
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	764	1.470

N) ARBEITNEHMER

Für die Gesellschaft ist ein Executive Director tätig (2015: ein Executive Director). Informationen über die Vergütung der Directors sind im Konzernanhang in Abschnitt 23 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 72 bis 88 enthalten. Für die Gesellschaft sind zusätzlich die Mitglieder des Management Boards (Abschnitt 23) tätig. Weiterhin waren in 2016 für die Gesellschaft 9 Non-Executive-Directors (2015: 9) tätig.

35. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Tochtergesellschaften:

Tochtergesellschaften ¹	Eingetragen in	Sitz	2016	2015
AB Dritte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin Finance B.V. ²	Niederlande	De Entree 99-197, 1101 HE Amsterdam Zuidoost	0	0
Air Berlin Finance GmbH ² (verschmolzen auf Air Berlin PLC)	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin Finance II GmbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin Ltd. & Co. Service Center KG (verschmolzen auf CHS Holding & Services GmbH)	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
airberlin technik GmbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
airberlin technik Slovakia s.r.o.	Slowakei	Letisko Košice 0, Košice-Barca 04 175, Slowakische Republik	0	0
Air Berlin Holding Limited	Vereinigtes Königreich	c/o Browne Jacobson LLP, 6 Bevis Marks, Bury court, London EC3A 7BA	0	0
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl (verschmolzen auf Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl)	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl (verschmolzen auf Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl)	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl (verschmolzen auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin 9. LeaseLux Sàrl (verschmolzen auf Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl)	Luxemburg	69, Boulevard de la Pétrusse, L-2320 Luxemburg	0	0
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH (verschmolzen auf Air Berlin Finance II GmbH)	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH (verschmolzen auf Air Berlin Finance II GmbH)	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH (verschmolzen auf Air Berlin Finance II GmbH)	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Air Berlin Americas Inc.	USA	Biscayne Boulevard. Ste 401 20803, USA-FL-33180	0	0
Belair Airlines AG	Schweiz	Sägereistrasse 27, 8152 Glattbrugg	0	0

Tochtergesellschaften ¹	Eingetragen in	Sitz	2016	2015
Air Berlin Bermuda Co. Ltd.	Bermuda	c/o Conyers Dill & Pearman Limited, Clarendon House, 2 Church Street HM 11, Bermuda	0	0
CHS Switzerland AG	Schweiz	c/o KPMG Legal, Badenerstrasse 172, 8004 Zürich	0	0
CHS Holding & Services GmbH	Deutschland	Peter-Müller-Str. 20, 40468 Düsseldorf	0	0
ELB - Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH (verschmolzen auf ELG - Luftverkehrs-holding GmbH)	Österreich	Seilergasse 16, 1010 Wien, Österreich	0	0
ELB - Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH & Co. KG (verschmolzen auf ELG - Luftver-kehrsholding GmbH)	Österreich	Seilergasse 16, 1010 Wien, Österreich	0	0
ELG - Luftverkehrsholding GmbH (verschmolzen auf Gemuris Beteili-gungsverwaltungs GmbH)	Österreich	Seilergasse 16, 1010 Wien, Österreich	0	0
Gehuba Beteiligungs-Verwaltungs GmbH	Österreich	Office Park I, Top B03, A-1300 Wien-Flughafen	0	0
Gemuris Beteiligungsverwaltungs GmbH	Österreich	Seilergasse 16, 1010 Wien, Österreich	0	0
JFK Stiftung	Schweiz	c/o Advokaturbüro Niklaus Litscher, Zugerstrasse 2, CH-8820 Wädenswil	0	0
Leisure Cargo GmbH	Deutschland	Flughafen Düsseldorf DUS-AIR-Cargo-Center, R.3554, 40474 Düsseldorf	0	0
NIKI Luftfahrt GmbH	Österreich	Office Park I, Top B03 A-1300 Wien-Flughafen	0	0
NIKI Luftfahrt Limited	Vereinigtes Königreich	c/o Browne Jacobson LLP, 6 Bevis Marks, Bury court, London EC3A 7BA	0	0
NL AB Beteiligungs GmbH	Österreich	Office Park I, Top B03 A-1300 Wien-Flughafen	0	0
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungs-gesellschaft mbH	Deutschland	Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin	0	0
Privatstiftung zur Förderung des europäischen Luftverkehrs – ELS ³	Österreich	Seilergasse 16, 1010 Wien, Österreich	0	0
Air Berlin Employee Share Trust	Vereinigtes Königreich	44 Esplanade, St Helier, Jersey, Channel Islands, JE4 9WG	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.

3 In Liquidation

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	2016	2015
Airberlin holidays GmbH (ehemals: Binoli GmbH)	Deutschland	49,0%	0	0
THBG BBI GmbH	Deutschland	35,0%	0	0
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S. ²	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

1 in Liquidation

2 zur Veräußerung gehalten

SONSTIGE ANGABEN

GLOSSAR

ANCILLARY REVENUE

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

APU

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

ASK

„Available Seat Kilometres“. Deutsch: Angebotene Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze pro Flug, multipliziert mit den auf einem Flug zurückgelegten Kilometern. Maß für die Leistungsfähigkeit einer Airline.

BLOCKSTUNDEN

Die Zeit, in der ein Flugzeug im umsatzrelevanten Service unterwegs ist. Gerechnet wird die Zeit ab dem Abrollen vom Flugsteig vor dem Start bis zum Stillstand am Gate nach der Landung.

CASK

„Costs per Available Seat Kilometre“. Deutsch: Kosten pro angebotenen Sitzkilometer. Maß für die spezifischen Betriebskosten (siehe hierzu auch „ASK“).

DRY LEASE

Leasing eines Flugzeugs ohne Personal.

EBIT

Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern.

EBITDA

Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern und Abschreibungen.

EBITDAR

Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibungen und Aufwendungen aus Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen.

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.

LOAD FACTOR

Ladefaktor; RPK in Prozent der ASK; Absatzerfolg der zur Verfügung gestellten Sitzkilometer (Auslastung).

LOW-COST-CARRIER (LCC)

Auch Low-Fare-Carrier. „Billigfluggesellschaft“.

NETTOVERSCHULDUNG

Nettofinanzschulden abzüglich Kassenbestände und Bankguthaben.

PAX

Anzahl der Fluggäste.

RASK

„Revenue per Available Seat Kilometre“. Deutsch: Umsatz pro angebotenen Sitzkilometer. Maß für die spezifischen Umsatzerlöse (siehe hierzu auch „ASK“).

RPK

„Revenue Passenger Kilometres“. 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

Durchschnittserlös je Output-Einheit: Die Einheit können der einzelne Passagier (in Relation zum Gesamtumsatz), oder der einzelne Sitzkilometer sein. Letzterer jeweils in Relation zum Gesamtumsatz, Ticketumsatz, oder Ticketumsatz zzgl. Zusatzerlöse (z. B. aus Bordverkauf)

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

Registrar

AGM Mailing & Tabulation Services
Link Market Services (Frankfurt) 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, Berlin
www.frenzelco.de

PORTRAITS HERR WINKELMANN

Jens Oellermann/airberlin

Redaktionsschluss: 2. Mai 2017

UNTERNEHMENS- KALENDER

2017

HAUPTVERSAMMLUNG

14. Juni 2017

Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London Heathrow

VERKEHRSAHLEN

9. Mai 2017	Verkehrszahlen April 2017
7. Juni 2017	Verkehrszahlen Mai 2017
6. Juli 2017	Verkehrszahlen Juni 2017
10. August 2017	Verkehrszahlen Juli 2017
7. September 2017	Verkehrszahlen August 2017
5. Oktober 2017	Verkehrszahlen September 2017
9. November 2017	Verkehrszahlen Oktober 2017
7. Dezember 2017	Verkehrszahlen November 2017

