

**Zwischenmitteilung
der Advanced Inflight Alliance AG
zum 15. Mai 2009**

Inhalt:

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen
2. Branchenspezifische Rahmenbedingungen
3. Marktvolumen und Marktanteil
4. Ereignisse im Berichtszeitraum 01. Januar 2009 bis 15. Mai 2009
5. Gesamtbewertung Berichtszeitraum Advanced Inflight Alliance Konzern
01. Januar 2009 bis 15. Mai 2009 des Advanced Inflight Alliance Konzerns
6. Ausblick
7. Risikolage
8. Termine

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft befindet sich im Frühjahr 2009 in der tiefsten Rezession seit der Grossen Depression. Der Abschwung verschärfte sich im Herbst zu einem regelrechten Einbruch, der rasch nahezu alle Länder der Welt erfasste. Er hat sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 offenbar ungebremst fortgesetzt. Wichtige Indikatoren wie Auftragseingänge und Industrieproduktion sind weltweit weiter kräftig zurückgegangen; der Handel mit Waren und Diensten verzeichnete dramatische Einbußen. Auch umfangreiche staatliche Programme zur Stützung des Finanzsektors und zur Belebung der Konjunktur konnten bislang das Vertrauen der Akteure in die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung nicht wieder herstellen.

Die Stärke des Abschwungs im Winterhalbjahr 2008/09 erklärt sich so auch daraus, dass die Produktion nahezu überall auf der Welt gleichzeitig auf Talfahrt war.

Die Verluste der Banken durch Abschreibungen auf Finanzanlagen sind enorm. Es zeigt sich, dass durch die Globalisierung der Finanzbeziehungen auch in erheblichem Umfang Banken in Ländern betroffen sind, in denen es am Immobilienmarkt keinerlei Übertreibungen mit anschließenden Vermögensverlusten gegeben hat.

Die Inflation ist im zweiten Halbjahr 2008 als Folge gesunkener Rohstoffpreise weltweit stark zurückgegangen. In den OECD-Ländern verringerte sich die Inflationsrate von knapp 5% im Juli auf 1,3% im Februar.

Für den Prognosezeitraum unterstellen die Institute einen konstanten Ölpreis in Höhe von 50 Dollar pro Barrel; die Notierungen für Industrierohstoffe steigen von ihrem zuletzt erreichten, stark ermäßigten Niveau aus allenfalls leicht. Unter diesen Rahmenbedingungen und angesichts einer voraussichtlich weiter sinkenden Kapazitätsauslastung wird sich die Inflationsrate im weiteren Verlauf des Jahres 2009 nochmals reduzieren. Für Frühjahr und Sommer, wenn die Ölpreise ihr Vorjahresniveau um rund die Hälfte unterschreiten werden, sind in vielen Industrieländern, aber auch in einigen Schwellenländern negative Inflationsraten absehbar. Im gesamten Prognosezeitraum dürfte der Preisanstieg in den Industrieländern sehr niedrig ausfallen.

2. Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die IATA (International Air Transport Association) geht davon aus, dass das Jahr 2009 das härteste Jahr werden wird, mit dem die Fluggesellschaften bisher konfrontiert waren. Im Passagierverkehr wird mit einem Rückgang von ca. 5,7 Prozent gerechnet.

2008 hatte sich bei den Fluggesellschaften ein Verlust von 8,5 Milliarden Dollar angesammelt. Der Großteil davon fiel laut IATA im letzten Quartal an, nachdem sich die Wirtschaftslage deutlich verschlechtert hatte. Dass der Verlust 2009 nun trotz des deutlichen Umsatzrückgangs voraussichtlich geringer ausfällt, liegt daran, dass die Unternehmen ihre Kapazitäten bereits kräftig zurückgefahren und so Fixkosten für Personal und Flugzeuge verringert haben. Aber auch die gefallenen Treibstoffpreise tragen dem Verband zufolge zur Verminderung der Verluste bei.

Bei den US-Fluggesellschaften, die relativ früh von der Krise getroffen wurden und ihre Kapazitäten früher zurückgefahren haben, erwartet die IATA in diesem Jahr sogar einen leichten Gewinn. In Europa und Nahost dagegen wird mit einem Minus gerechnet, auch für Lateinamerika und Afrika geht die IATA von einem Verlust aus. Am stärksten werden die Airlines im asiatisch-pazifischen Raum von Verlusten getroffen werden.

Quelle: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,615183,00.html>

Es wird damit gerechnet, dass sich die Lage zum Jahresende hin leicht verbessern könnte.

3. Marktvolumen und Marktanteil

Das Marktsegment der Content Service Provider in der Bordunterhaltung wird von Marktforschungsinstituten nicht zahlenmäßig analysiert.

Die Wettbewerbsstruktur der Content Service Provider hat sich im Berichtszeitraum wenig verändert. Nach wie vor gibt es einige wenige größere Anbieter mit internationalem Kundenstamm sowie viele kleine Content Service Provider, die hauptsächlich regional tätig sind. Der Vorstand geht davon aus, dass die Advanced Inflight Alliance AG mit ihren internationalen Tochtergesellschaften einen Marktanteil von gut 50% hält.

Die aktuell schwierige weltwirtschaftliche Lage wird den Konsolidierungsdruck in der Branche erhöhen, da insbesondere kleine Anbieter Schwierigkeiten haben werden, den Druck auf die Verkaufspreise zu kompensieren. Weiterhin sorgen technische Neuerungen dafür, dass die Airlines verstärkt auf Partner setzen, die auch den diesbezüglich neuen Anforderungen gerecht werden und die nachgefragten Produkte und Dienstleistungen bereit stellen können.

4. Ereignisse im Berichtszeitraum 01. Januar 2009 bis 15. Mai 2009

Das langjährige Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Manfred Niewiarra hat, den internen Regelungen zur Altersgrenze bei Mitgliedern der Verwaltung Rechnung tragend, sein Mandat zum 31. Dezember 2008 niedergelegt. Am 09. Januar 2009 wurde auf Antrag des Vorstands mit Zustimmung durch den Aufsichtsrat Herr Dr. Andreas Beyer zum neuen Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt.

Die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats wird seit 11. März 2009 von Herrn Rudolf Seidl ausgeübt.

5. Gesamtbewertung für den Berichtszeitraum 01. Januar 2009 bis 15. Mai 2009 des Advanced Inflight Alliance Konzerns

Der Advanced Inflight Alliance Konzern ist erwartungsgemäß mit einem guten Zwischenergebnis im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2009 in das neue Geschäftsjahr gestartet.

Der Konzernumsatz belief sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres auf rund EUR 27,4 Mio. nach ca. EUR 24,0 Mio. im Vorjahresvergleichszeitraum. Hierbei handelt es sich jeweils um Zahlen aus dem internen Berichtswesen, die keiner prüferischen Durchsicht unterlegen haben.

Das EBITDA-Ergebnis des ersten Quartals 2009 belief sich auf ca. EUR 3,3 Mio. gegenüber EUR 2,0 Mio. im Vorjahreszeitraum.

6. Ausblick

Die zivile Luftfahrt erwartet einen Rückgang der Ergebnisse im Geschäftsjahr 2009. Obwohl mit der US-Fluglinie Northwest ein großer Kunde durch den Zusammenschluss mit der US-Fluglinie Delta ab dem zweiten Quartal verloren geht, geht der Vorstand davon aus, dass der Verlust durch die Gewinnung neuer Kunden zumindest teilweise ausgeglichen werden kann.

Der Konzernumsatz wird vorbehaltlich einer weiteren Verschärfung der globalen Finanzkrise oder eines drastischen Wiederanstiegs des Ölpreises in 2009 und 2010 die 100 Mio. Euro übersteigen. Der Vorstand geht für diesen Zeitraum auch von einer profitablen Entwicklung aus, die jedoch das Vorjahresniveau voraussichtlich nicht erreichen wird.

7. Risikolage

Die Gesamtrisikolage hat sich gegenüber dem Vorjahr verändert. Die weltweite Finanzkrise hat sich ab Oktober 2008 signifikant verschärft und schlägt mittlerweile auch auf andere Branchen, wie z. B. die Automobilbranche durch.

Die Luftfahrtbranche ist aufgrund der beeinträchtigten Weltwirtschaftslage indirekt betroffen. Die Wachstumsraten der Vergangenheit werden sich nicht fortschreiben lassen. Die IATA geht von einem nennenswerten Rückgang der Unternehmensgewinne der Luftfahrtgesellschaften in 2009 aus. Die Entwicklung der Passagierzahlen lassen sich noch nicht konkretisieren. Ein Rückgang bis zu 10% wird vom Vorstand nicht ausgeschlossen. Die Branchennische der Bordunterhaltung im Flugzeug wird sich von dem allgemeinen Trend nicht abkoppeln können. Die Fortsetzung des seit Jahren andauernden Konsolidierungsprozesses wird sich voraussichtlich noch verschärfen.

Die größten Chancen des Konzerns ergeben sich weiterhin aus der anhaltenden Konsolidierung der Branchennische Bordunterhaltung. Der

Konzern hat gegenüber den Wettbewerbern ein breiteres Produkt- und Serviceangebot und ein größeres Niederlassungsnetz. Dieser Umstand setzt die verbliebenen Wettbewerber unter erhöhten Wettbewerbsdruck und hat die Attraktivität des Konzerns für Nichtkunden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit signifikant erhöht. Dadurch sind die Chancen für einen Rückzug von weiteren kleineren Wettbewerbern bzw. die Möglichkeit zu deren Übernahme aber auch die Gewinnung weiterer Luftfahrtgesellschaften als Neukunden gestiegen.

8. Termine

12. Juni 2009	Ordentliche Hauptversammlung 2009
31. August 2009	Halbjahresbericht 2009
13. November 2009	2. Zwischenmitteilung 2009

München, 15. Mai 2009

Advanced Inflight Alliance AG

Der Vorstand