



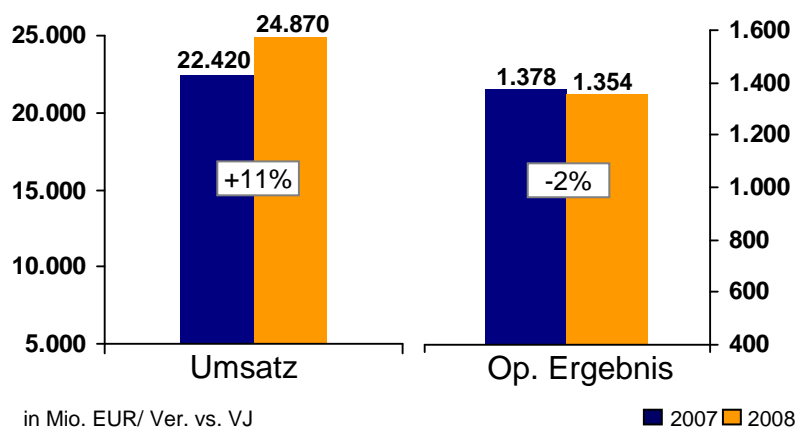
Lufthansa

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz für das Jahr 2008

Stephan Gemkow
Mitglied des Vorstandes
Deutsche Lufthansa AG
Frankfurt, 11. März 2009



Eckdaten des Konzerns 2008

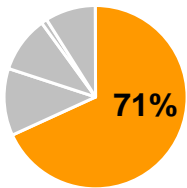


in Mio. EUR	2008	vs. VJ
Umsatzerlöse	24.870	+10,9%
-davon Verkehrserlöse	19.998	+13,8%
Operatives Ergebnis	1.354	-1,7%
Vgl. operative Marge	6,1%	-0,8PP
EBIT	976	-46,0%
Konzernergebnis	599	-63,8%
CVA	654	-57,7%
Operativer Cashflow	2.473	-13,6%
Investitionen	2.154	56,3%
Stand 31.12.	2008	vs. VJ
Nettoliiquidität	125	-83,7%
Eigenkapitalquote	30,9%	0,0PP

Konzern-Außenumsatz nach Geschäftsfeldern

2008 vs. 2007

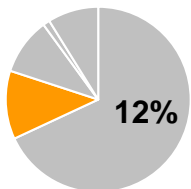
Anteil am Außenumsatz



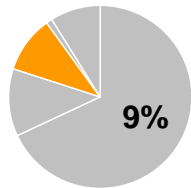
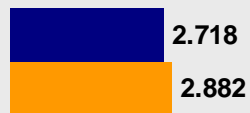
Passagierbeförderung



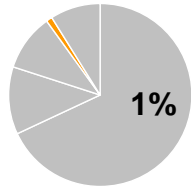
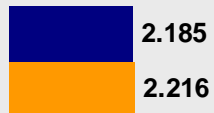
Außenumsätze
[in Mio. EUR]



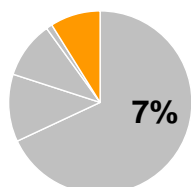
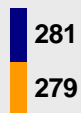
Logistik



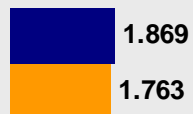
Technik



IT Services

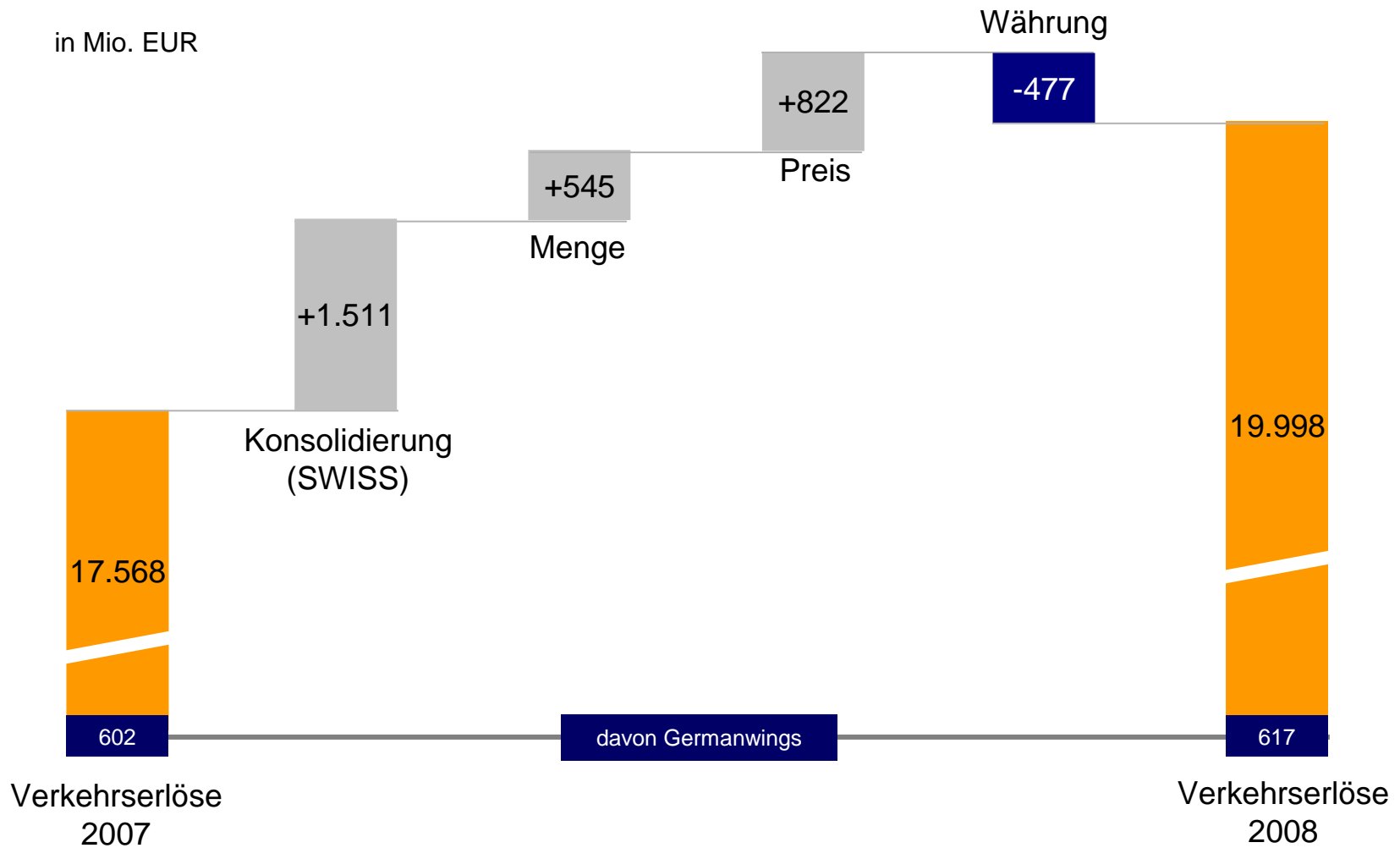


Catering



■ 2007
■ 2008

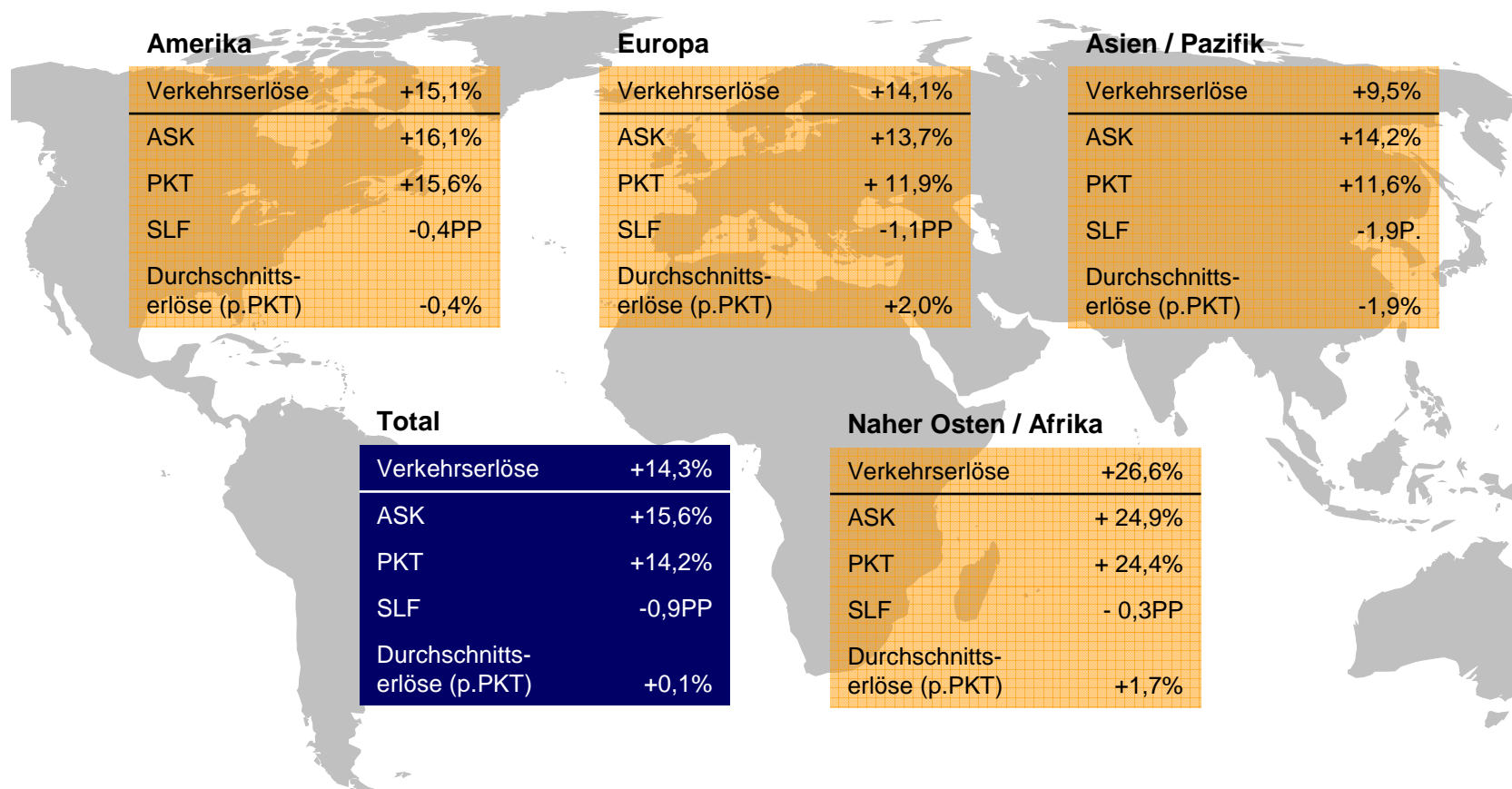
Entwicklung der Verkehrserlöse im Konzern 2008 vs. 2007



Entwicklung der Verkehrsgebiete

Lufthansa Passage Airlines und SWISS*

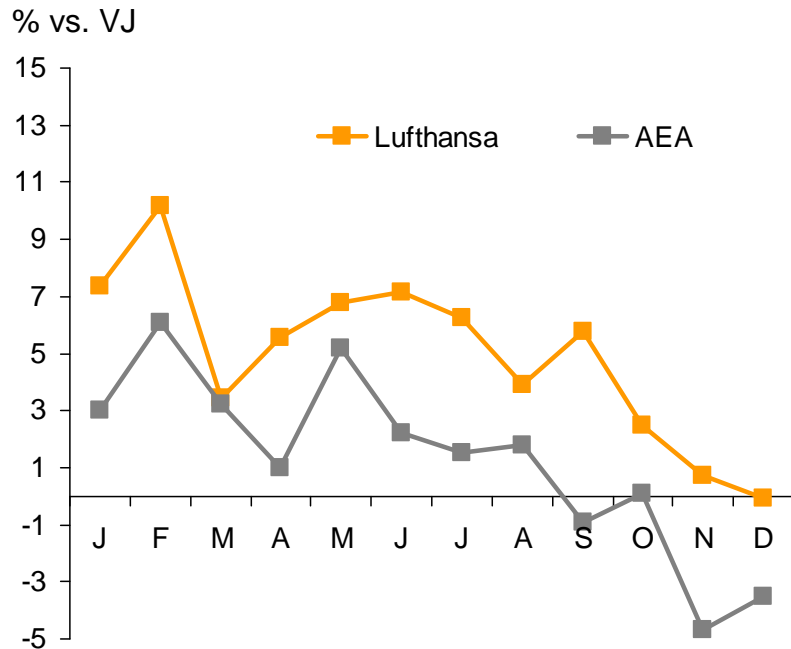
2008 vs. 2007



* Lufthansa, Lufthansa Regional und seit Juli 2007 inkl. SWISS

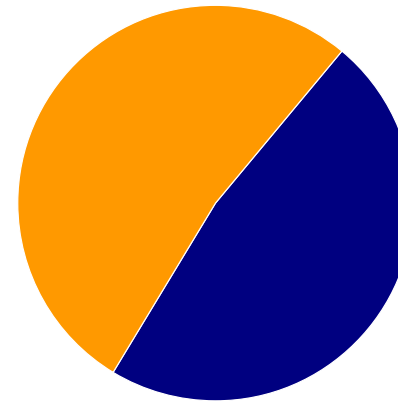
Passagierabsatz entwickelte sich stabiler als Gesamtmarkt bei weiterhin starker Erlösstruktur

Absatzentwicklung 2008 (PKT)



Premiumanteil an Interkontinentalerlösen 2008

Premium: 52%



Non-Premium: 48%

Quelle: Lufthansa und AEA

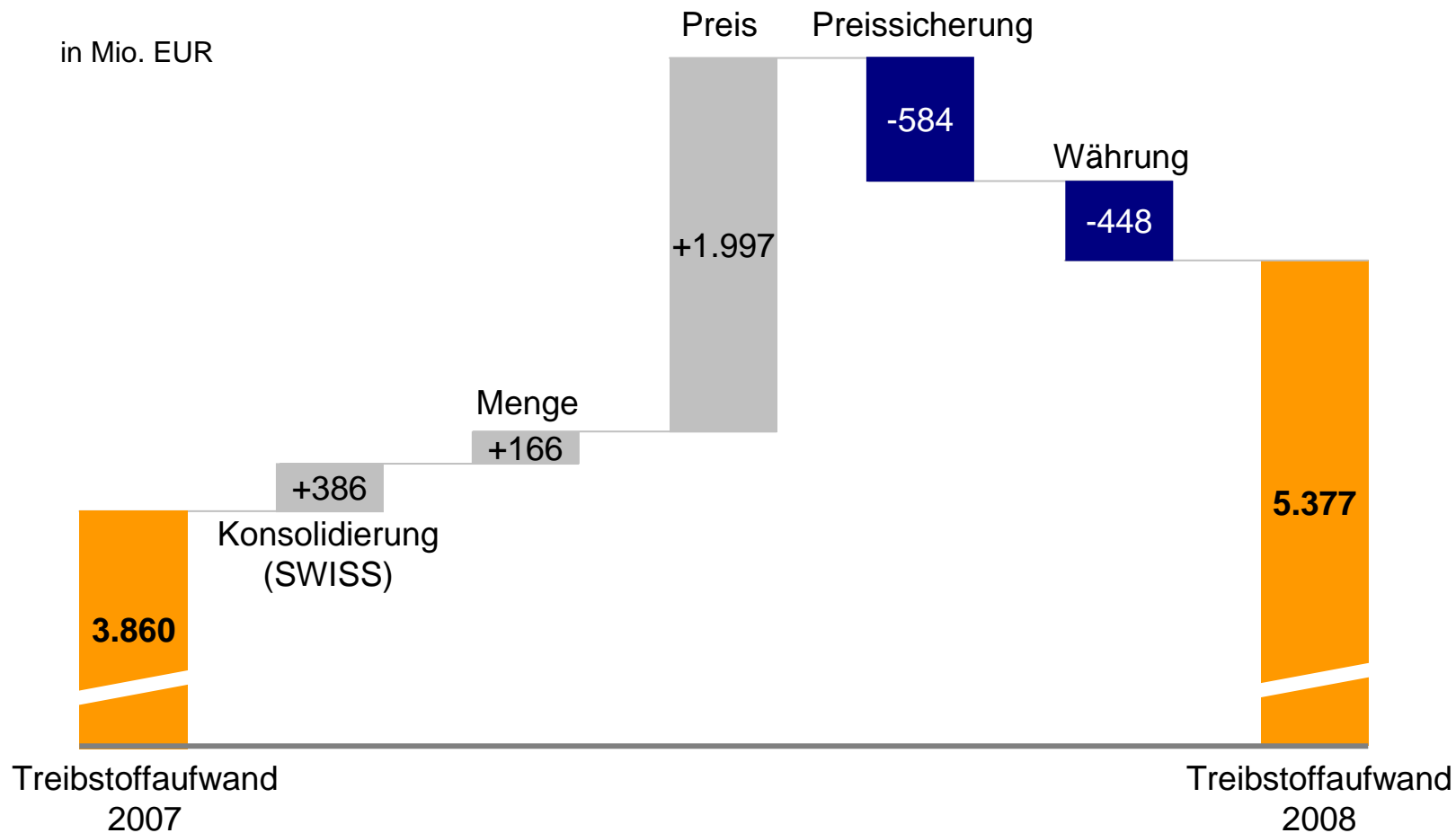
Entwicklung des Aufwands

2008 vs. 2007

	2008 in Mio.EUR	Veränderung in %
Materialaufwand	13.707	
Personalaufwand	5.692	
Abschreibungen	1.289	
Sonstiger betrieblicher Aufwand	4.946	
GESAMT	25.634	

■ Konzern wie 2007 ■ Konzern 2008

Entwicklung der Treibstoffkosten 2008 vs. 2007



Operatives Ergebnis

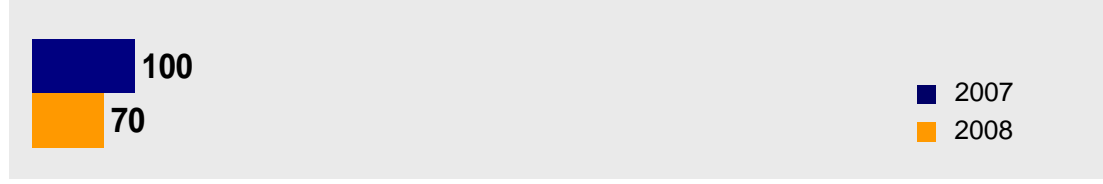
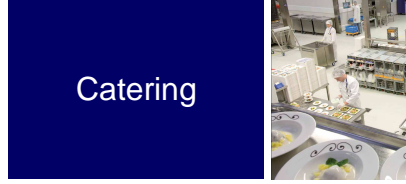
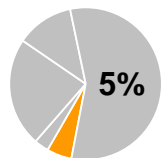
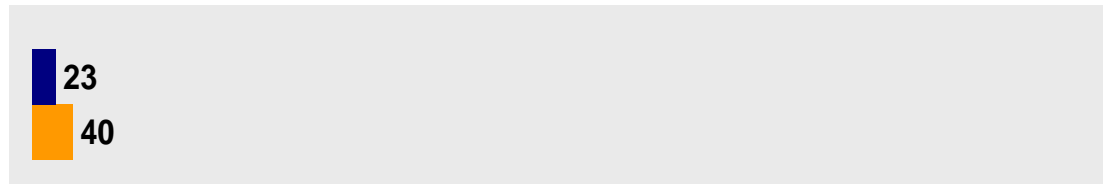
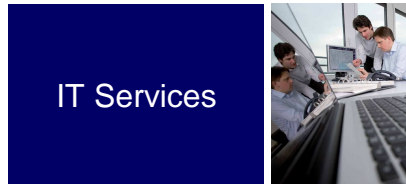
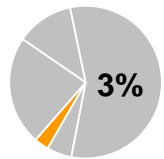
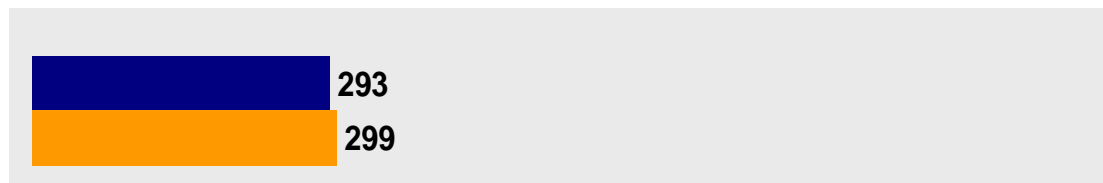
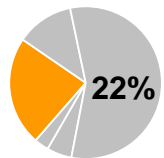
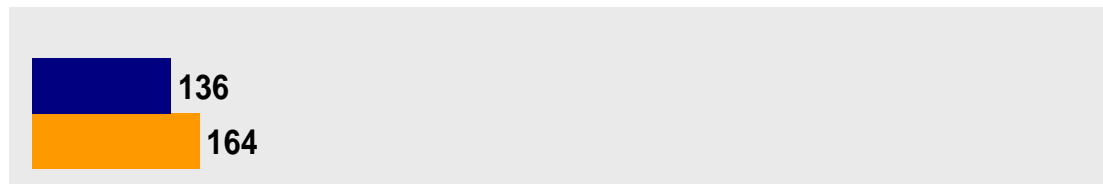
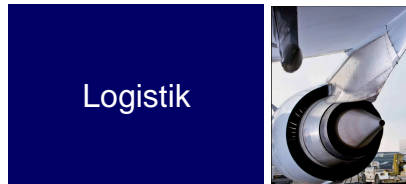
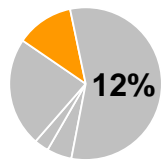
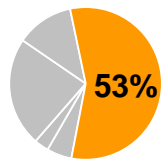
2008 vs. 2007

In Mio. EUR	2008	2007	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	+1.383	+1.586	-203
Ergebnis Anlagevermögen/Finanzinvestitionen	+71	-19	+90
davon Flugzeugverkäufe	-3	-9	+6
Stichtagskursbewertungen/Finanzschulden	+52	-70	+122
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	-10	0	-10
Außerordentliche Abschreibungen	+15	+44	-29
Auflösung von Rückstellungen	-157	-163	+6
Operatives Ergebnis	+ 1.354	+ 1.378	-24
Vgl. operative Marge	6,1%	6,9%	-0,8PP

Operatives Ergebnis pro Geschäftsfeld 2008 vs. 2007

Anteil am op. Ergebnis
des Konzerns*

Operatives Ergebnis
[in Mio. EUR]



■ 2007
■ 2008

*Verbleibende 5% entfallen auf nicht-operative Service- und Finanzgesellschaften

EBIT und EBITDA

2008 vs. 2007

In Mio. EUR	2008	2007	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	+1.383	+1.586	-13%
Beteiligungsergebnis	+20	+354	-94%
übrige Finanzposten	- 427	-133	-221%
EBIT	+976	+ 1.807	-46%
Abschreibungen	+1.289	+1.204	+7%
Abschreibungen auf Finanzanlagen	+156	+12	+1200%
EBITDA	+2.421	+3.023	-20%

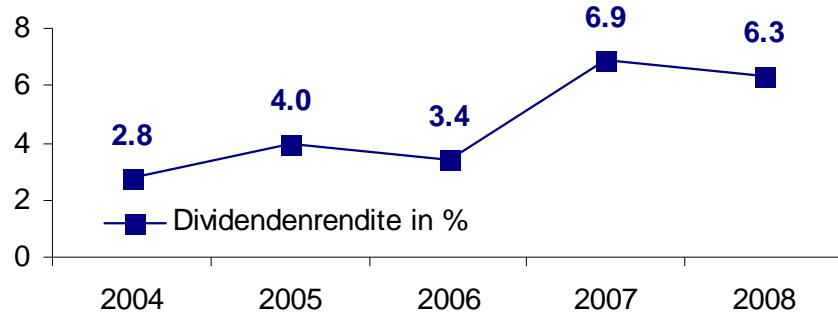
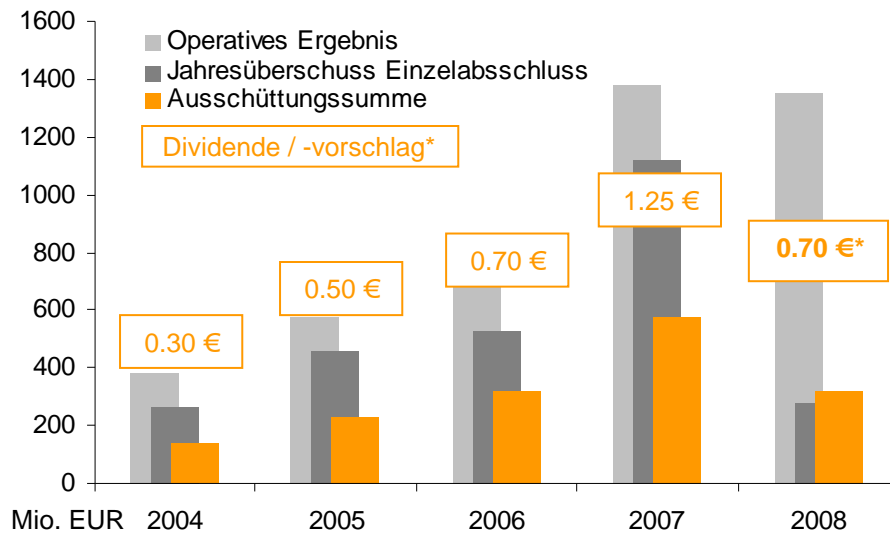
Konzernergebnis

2008 vs. 2007

in Mio. EUR	2008	2007	vs. VJ
EBIT	+976	+1.807	-46%
Zinsergebnis	-172	-194	+11%
Ertragsteuern	-195	- 356	+45%
Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsfeld Touristik	-	+ 503	-
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-10	-105	+91%
Konzernergebnis	+599	+1.655	-64%

Dividendenvorschlag von 0,70 EUR folgt der Dividendenpolitik und berücksichtigt Unsicherheit an Finanzmärkten

Entwicklung Dividende und Dividendenrendite



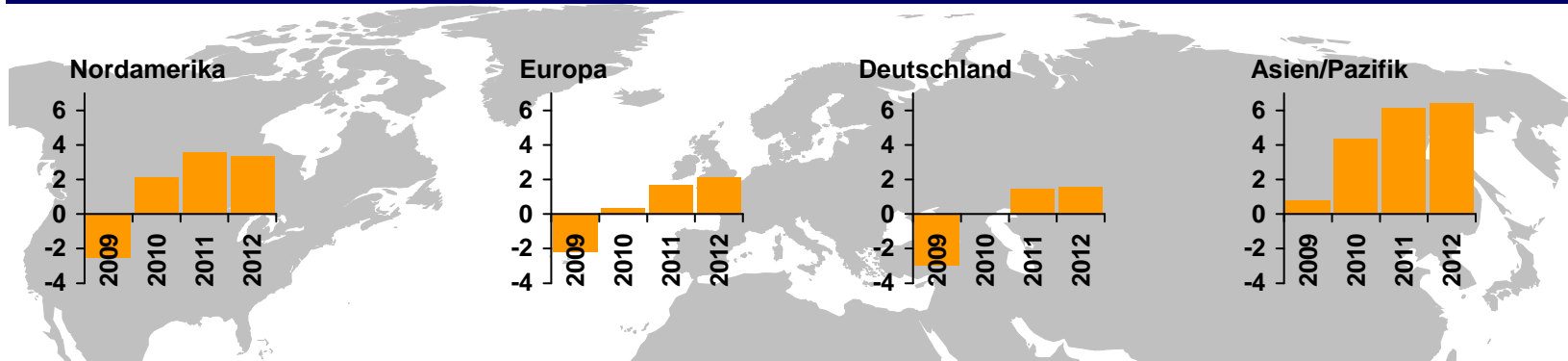
Dividendenpolitik

1. Dividende orientiert sich am operativen Ergebnis
2. Voraussetzung: Einzelabschluss und Konzernergebnis erlauben Zahlung
3. In diesem Rahmen streben wir Dividendenkontinuität an
4. Außerordentliche Ausschüttungen sind möglich, falls Kapitalstrukturziele erreicht und keine wert-schaffenden Investitionsalternativen gegeben sind

+ Berücksichtigung der aktuellen Unsicherheit an den Finanzmärkten

Die für 2009 erwartete Rezession in den Industrienationen führt zu einem dramatischen Abschwung im Luftverkehr

Gesamtwirtschaftliches Umfeld: BIP Prognose 2009-2012



Quelle: Global Insight World Overview per 14.2.09

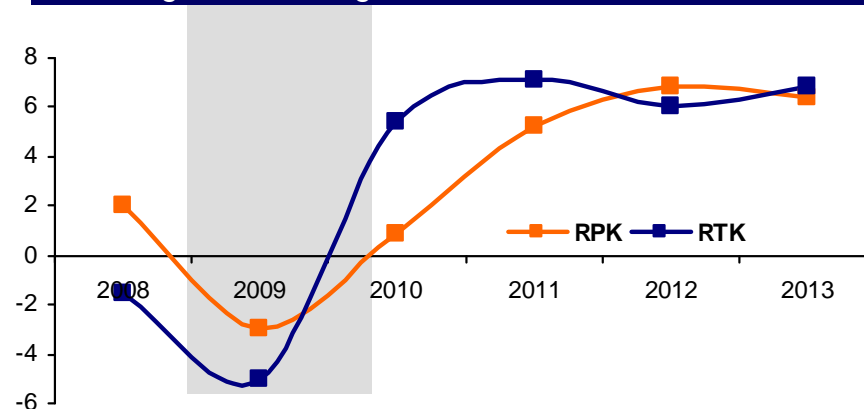
Airline-Branche: Ausblick

„Alarm bells are ringing everywhere. Every region’s carriers are reporting big drops in cargo. [...] We have not yet seen the bottom.“
(Giovanni Bisignani, 26. Feb 09)



Quelle: IATA, AEA

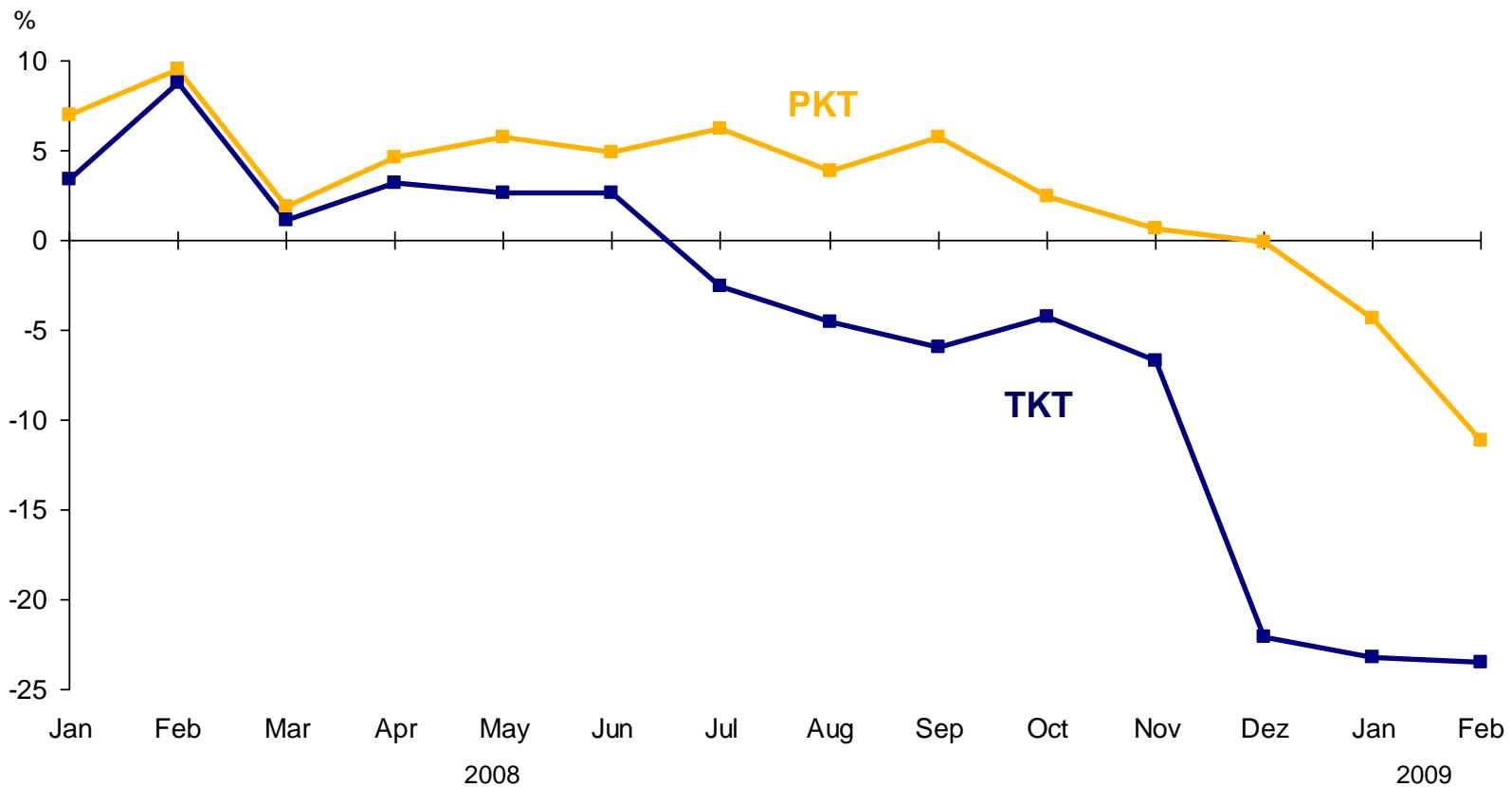
Erholung der Nachfrage ab 2010 erwartet



Quelle: IATA

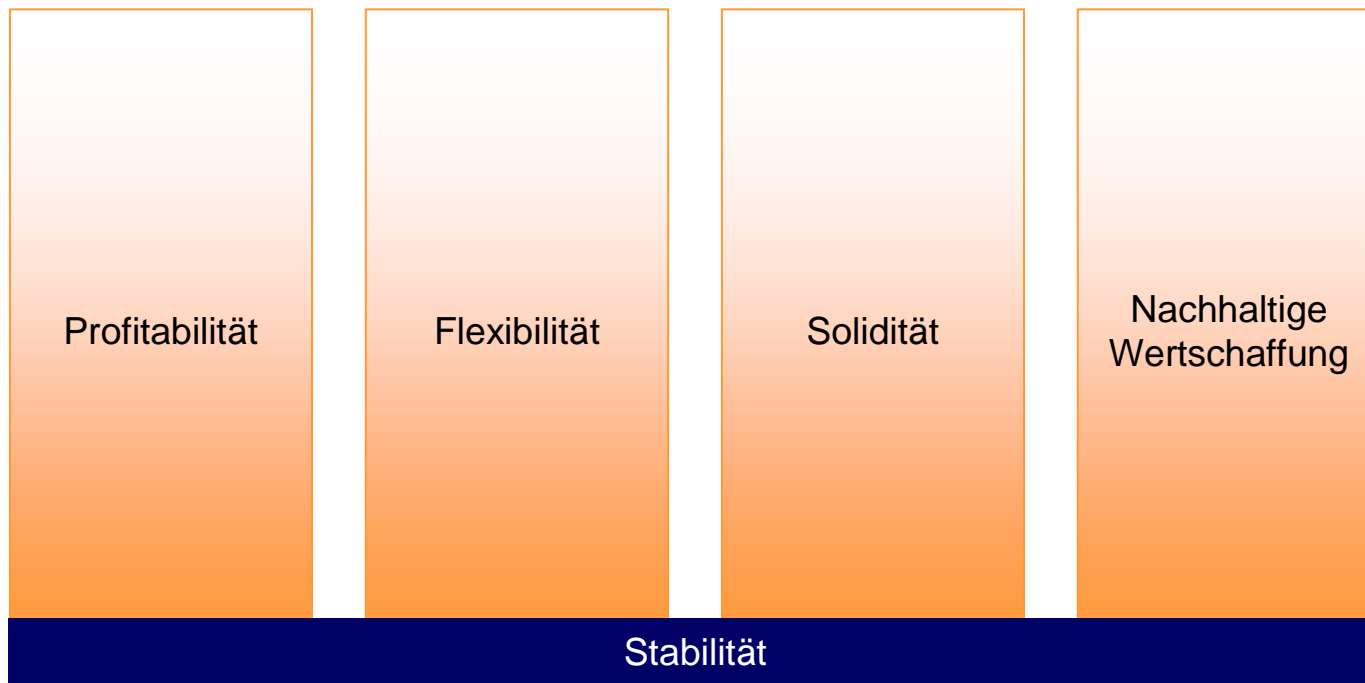
Abschwung schlägt sich auch in Lufthansas Absatzentwicklung deutlich nieder

Entwicklung PKT* und TKT (2008- YTD 2009, Ver. vs. VJ)



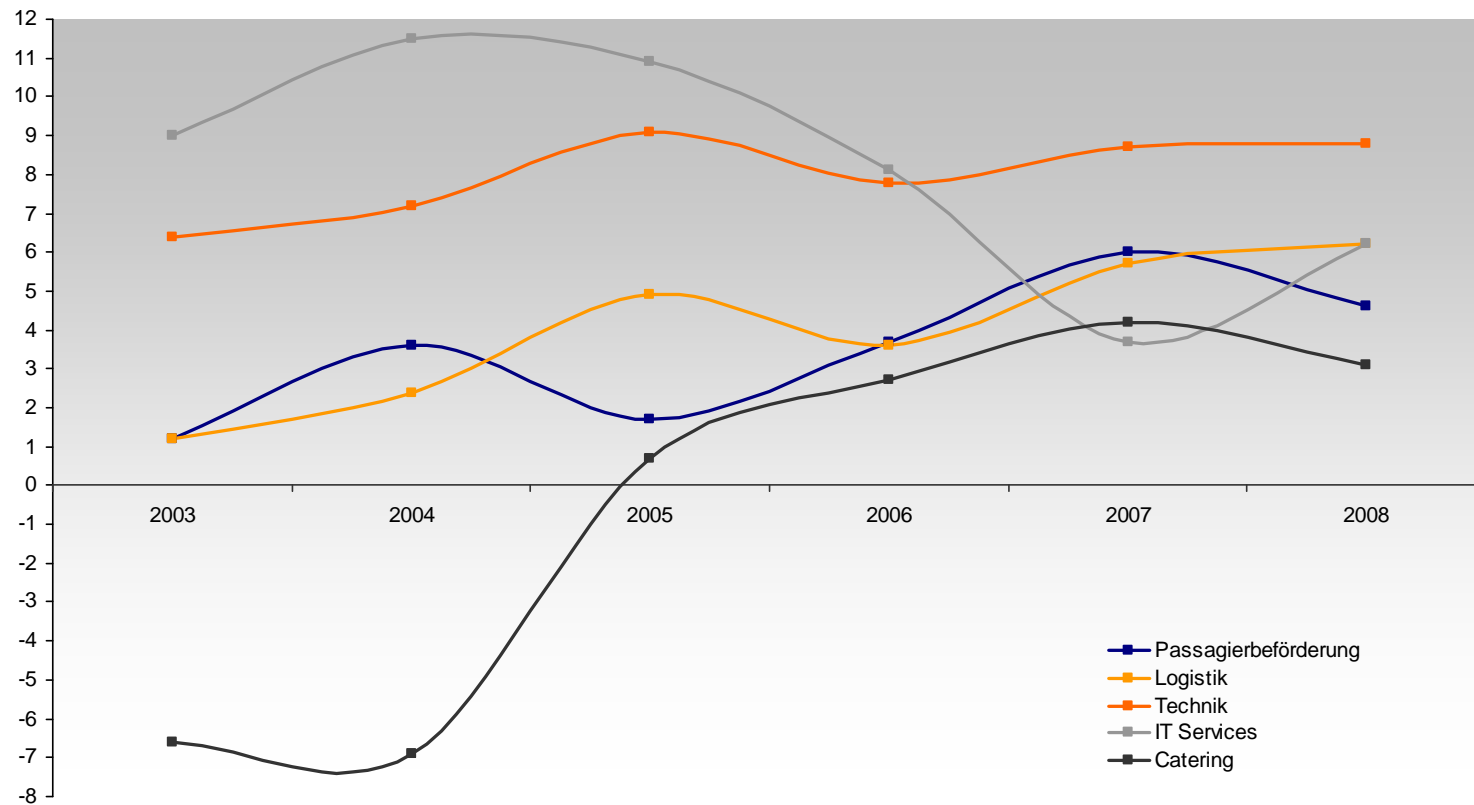
*inkl. SWISS seit Juli 2008

Lufthansa kann auf das turbulente Marktumfeld flexibel reagieren. Die finanzielle Aufstellung bietet Stabilität.

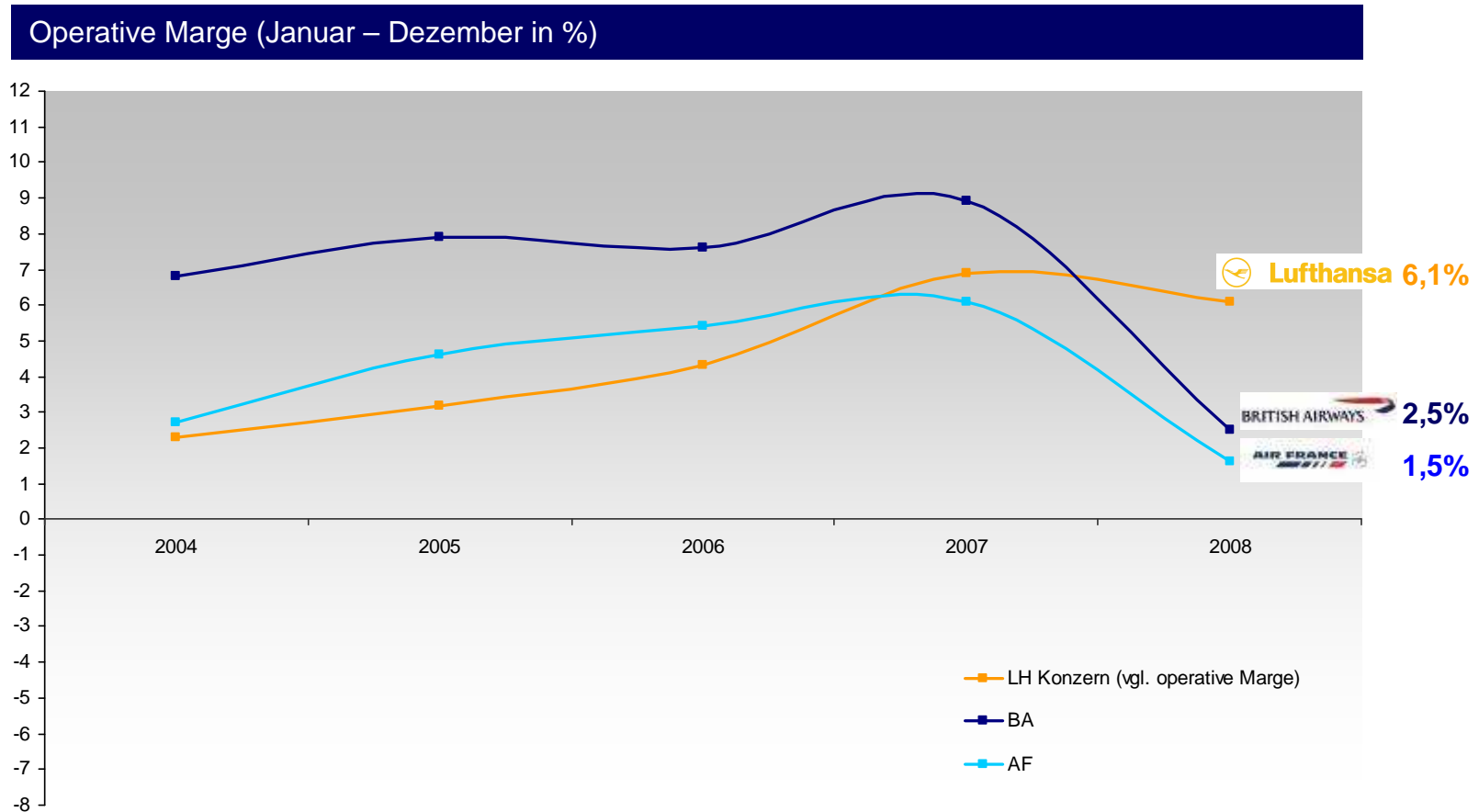


Geschäftsfelder stabilisieren und sichern die Profitabilität

Vgl. operative Margen der Geschäftsfelder (in %)



Die operative Marge entwickelte sich gegenüber den Wettbewerbern 2008 deutlich stabiler



Kapazitäten wurden aufgrund angespannter Marktlage weiter reduziert

Lufthansa Passage Airlines

SKO Ver. Vs. VJ in %



Lufthansa Cargo

- ↓ Ergebnissicherungsprogramm Stufe II seit Feb 09
- ↓ -20% Frachterkapazität
- ↓ 4 der 19 MD11F nicht in Betrieb

Flexible Angebotsdimensionierung möglich

- 70% der Konzernflotte finanziell unbelastet
- Geringer Leasing Anteil
- Konservative Abschreibungspolitik über 12 Jahre
- Flexible Produktkonfiguration durch Umrüstung der IK Flotte auf kleinere C-Class

Die variable Kostenbasis reagiert flexibel auf die veränderte Produktion und Nachfrage. Zahlreiche Kostensenkungen umgesetzt.

Strukturelle Kostenbasis - Hoher Anteil variabler Kosten					
LH Passage Airlines	SWISS	Logistik	Technik	IT Services	Catering
 64%	 65%	 35%	 71%	 32%	 77%

+

Aktuelle Massnahmen

Lufthansa Passage und Konzernfunktionen

- Reduzierung der Verwaltungskosten auf 85%
- Einstellungsstopp in operativen Bereichen und Management
- Überprüfung und Redimensionierung Projektportfolio

Lufthansa Cargo Ergebnissicherungsprogramm

- Kurzarbeit des Bodenpersonals
- Personalkostenreduktion bis um 30% möglich
- Verwaltungskosten auf 80% reduziert
- Projektbudget auf 30% reduziert

+

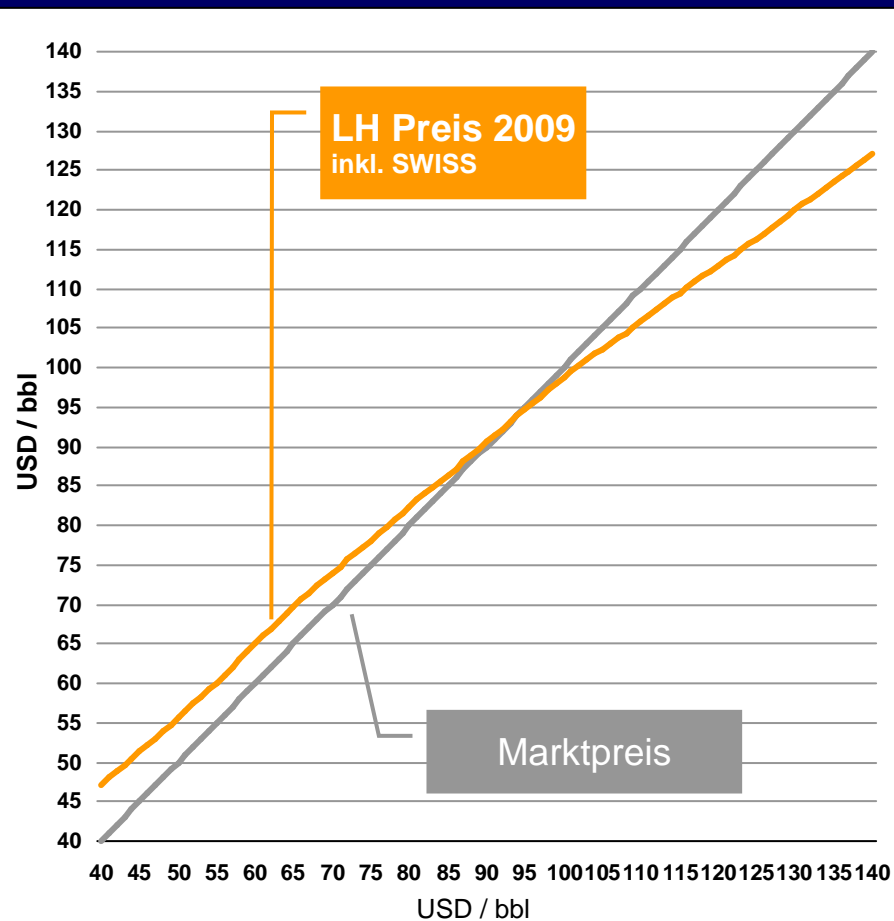
Nachhaltige Optimierung



- Ziel: führender europäischer Netzwerk-Carrier auch hinsichtlich Profitabilität
- 120 konzernweite Projekte
- Bsp.: Optimierung Konzerneinkauf
 - Ziel 2009: 30-50 Mio. €
 - 200 Mio. € p.a. ab 2010

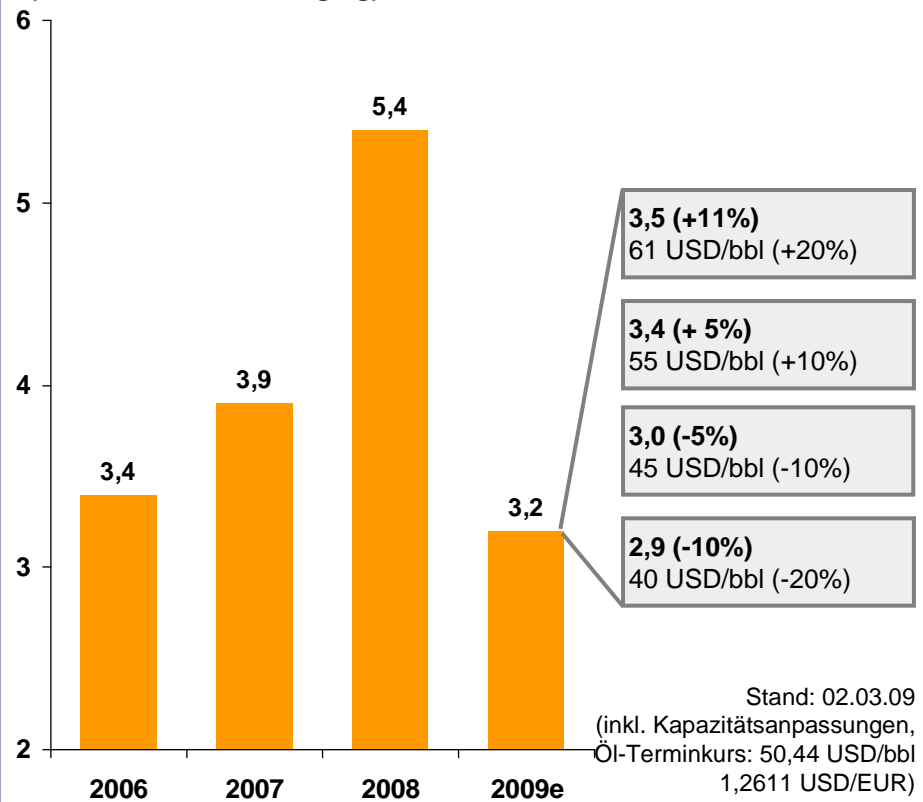
Erwarteter Treibstoffaufwand sinkt deutlich

Ölpreis-Szenarien für den Lufthansa Konzern 2009



Erwarteter Treibstoffaufwand und Sensitivitäten

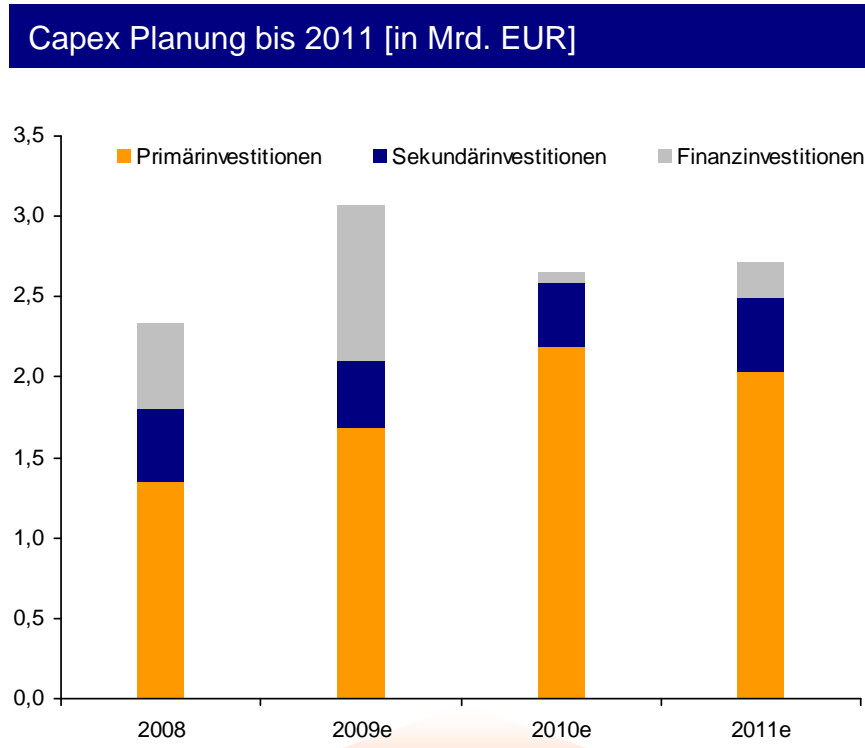
Treibstoffaufwand LH Konzern (in Mrd. EUR nach Hedging)



Lufthansa hält an Bestellprogramm zur Flottenmodernisierung und mittelfristiger Investitionsplanung fest

Auslieferungen 2009		
	A330/340	8
	A320 Family	14
	ERJ-195	15
	CR9	9
	Cessna Citation	5*

100% Roll-over



Finanzierung durch

Operativen Cashflow

Liquidität

Außenfinanzierung

* Hiervon 3 Schulflugzeuge für LH Flight Training

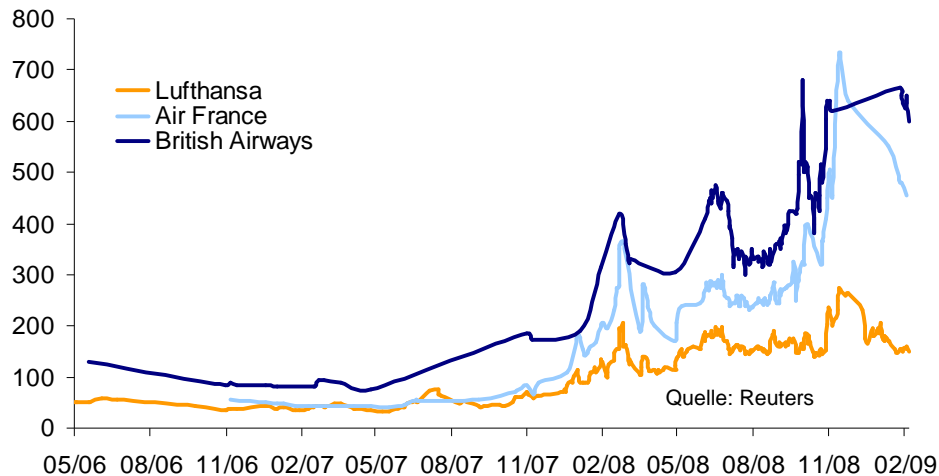
Investment Grade Rating und solide Kapitalstruktur sichern Wettbewerbsvorteil und Flexibilität in der Refinanzierung

Aktuelle Rating Bewertung

Investment
Grade Rating

Moody's: Baa3 (stabil)
S&P's: BBB (negativ)

5Yr CDS – Lufthansa niedriger als Peers



Flexible Finanzierung durch...

Operativen Cash Flow

Liquidität

Aussenfinanzierung

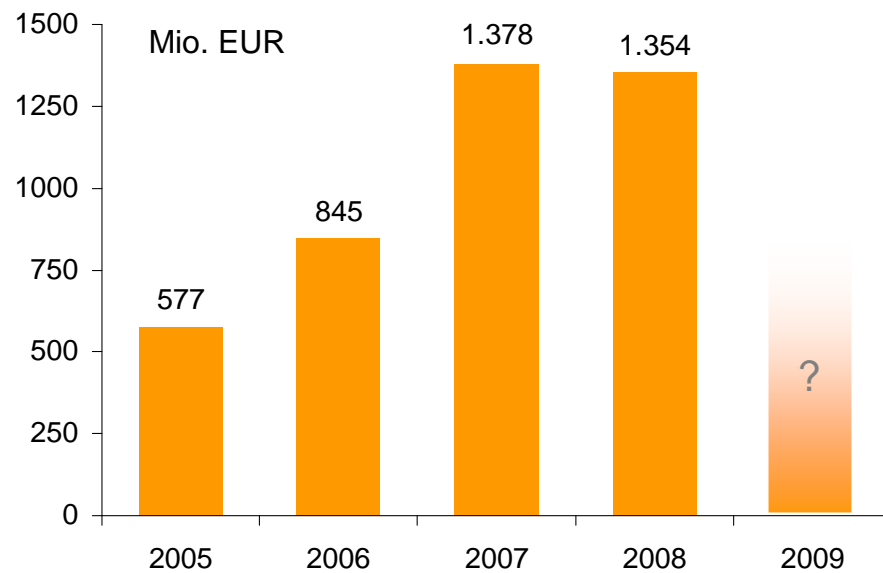
November 2008
Swedish Tax Lease
Volumen ~ 80 Mio. EUR

Januar 2009
Japanese Operating Lease
Volumen ~40 Mio. Euro

Februar 2009
Schuldscheindarlehen
Volumen: ~600 Mio. EUR
Laufzeit 3 und 5 Jahre

Ausblick 2009

Operatives Ergebnis



Finanzielle Ziele

- Deutlich positives operatives Ergebnis
- Mindestliquidität von 2 Mrd. EUR halten
- Bilanzielle Stärke bewahren
 - Hoher unbelasteter Anteil in Konzernflotte
 - Nachhaltige Eigenkapitalquote von 30%
 - Gearing-Zielkorridor von 40 bis 60%
- Sicherung des Investment Grade Ratings
- Pensionsausfinanzierung mit flexiblem Ansatz
- Unveränderte Dividendenpolitik



Lufthansa



Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in dieser Präsentation veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Lufthansa Konzerns und seiner Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen. Da zukunftsgerichtete Aussagen naturgemäß mit Ungewissheiten und in ihren Auswirkungen nicht einschätzbaren Risikofaktoren – wie etwa einer Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – behaftet sind oder zugrunde gelegte Annahmen nicht oder abweichend eintreffen können, besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den Prognosen wesentlich unterscheiden. Lufthansa ist stets bemüht, die veröffentlichten Daten zu kontrollieren und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dennoch kann seitens des Unternehmens keine Verpflichtung übernommen werden, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.