



Bilanzpresse- und Analystenkonferenz für das Jahr 2008

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

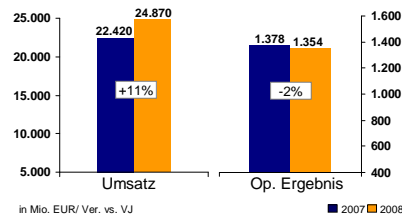
Sehr geehrte Damen und Herren,

seit ich Ihnen vor einem Jahr unsere Ergebnisse für das Jahr 2007 vorgestellt habe hat sich sehr viel verändert. Die Weltwirtschaft hat sich deutlich stärker abgeschwächt als ursprünglich angenommen. Für 2009 müssen wir nun mit einer Abnahme der weltwirtschaftlichen Leistung rechnen und viele Fachleute sprechen von der stärksten Rezession seit Ende des zweiten Weltkrieges – vielleicht seit Menschengedenken. Auch die negativen Nachrichten aus der Finanzbranche haben noch kein Ende gefunden und die Unsicherheit sowohl an den Kredit- als auch an den Aktienmärkten hält weiter an. Die großen Indizes wie Dow Jones und DAX spiegeln die allgemeinen Rahmenbedingungen wieder und notieren auf den tiefsten Ständen seit Jahren. Die Rezession hat den Ölpreis auf rund 40 USD fallen lassen und den Fokus für die Airline-Branche von der Kompensation der Treibstoffkosten auf die nachlassende Marktdynamik gelenkt. Die IATA erwartet für 2009, dass die Passagierzahlen erstmals seit 2001 zurückgehen. Der letzte spürbare Rückgang aufgrund einer sich eintrübenden Wirtschaft wurde in der Airline-Industrie 1991 verzeichnet. Kurz gesagt: Es liegen sehr turbulente Zeiten vor uns. Wir haben jedoch in den letzten Jahren und insbesondere nach der Krise 2001 sehr stark daran gearbeitet, Flexibilität, Stabilität und finanzielle Stärke für schwierige Zeiten aufzubauen.

Deshalb sehen wir uns mit den nötigen Instrumenten ausgerüstet, um trotz dieser schwierigen Wetterlage auf Kurs zu bleiben.

Bevor ich darauf näher eingehe, möchte ich Ihnen aber zunächst die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres 2008 im Detail vorstellen. Sie sind sehr positiv ausgefallen – obwohl uns dies heute vor einem Jahr viele Beobachter nicht zugetraut hatten.

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
Nettoliquidität	125	-83,7%
Eigenkapitalquote	30,9%	0,0PP

2 Lufthansa Konzern

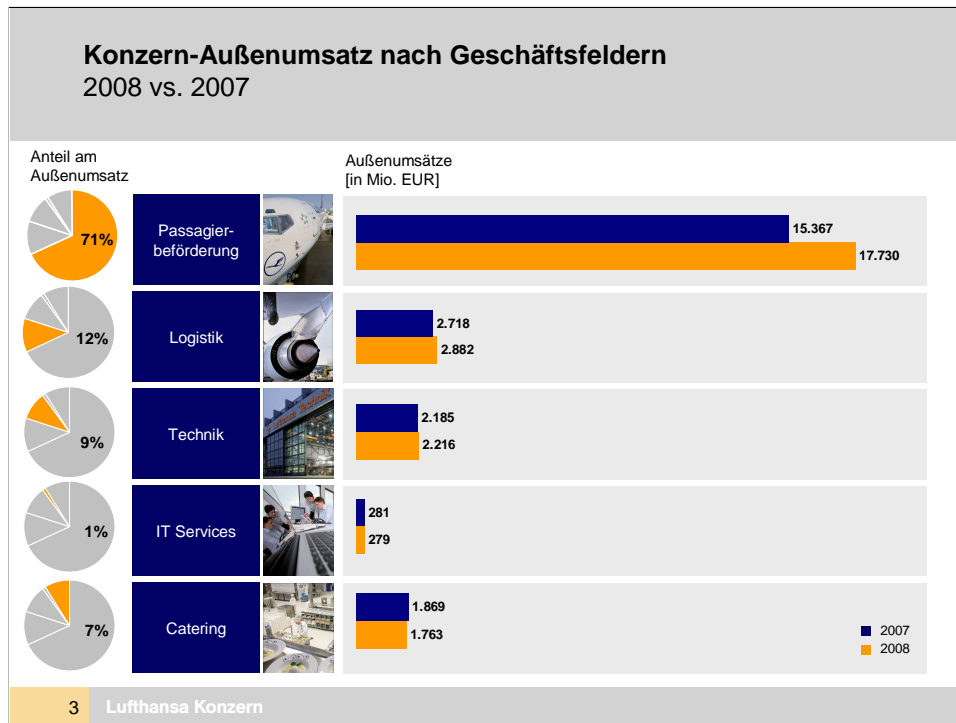
Die Umsatzerlöse des Konzerns stiegen 2008 um 10,9 Prozent auf 24,9 Mrd. Euro, die Verkehrserlöse erhöhten sich noch deutlicher um 13,8% Prozent auf knapp 20 Mrd. Euro.

Das operative Ergebnis ging gegenüber Vorjahr um 1,7% leicht auf 1,35 Mrd. Euro zurück. Eine der wesentlichen Ursachen war der im Gesamtjahr 2008 drastisch gestiegene Treibstoffaufwand. Doch zu einer genauen Analyse der einzelnen Aufwandspositionen kommen wir später. Mit 6,1 Prozent lag die vergleichbare operative Marge zwar 0,8 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahr, dennoch auf einem weiterhin hohen Niveau. Damit sollten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals unser langfristiges Ziel erreicht haben sollten, der profitabelste Network Carrier im europäischen Wettbewerb zu werden.

EBIT und Konzernergebnis gingen auf 976 bzw. 599 Mio. Euro zurück. Das Konzernergebnis des Vorjahres beinhaltete aber über 500 Mio. Euro aus dem Verkauf der Thomas Cook AG Anteile. Zudem ist das Beteiligungsergebnis 2008 deutlich geringer ausgefallen.

Der operative Cashflow ging um 13,6% auf 2,5 Mrd. zurück, was auf das geringere Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sowie auf eine Veränderung des Working Capitals zurückzuführen ist. Die Investitionen von 2,2 Mrd. Euro konnten jedoch erneut voll aus dem operativen Cash Flow finanziert werden.

So haben wir auch weiterhin eine Nettoliquidität (negative Netto-Kreditverschuldung) von nunmehr 125 Mio. Euro. Unsere Eigenkapitalquote bleibt unverändert bei stabilen 30,9 Prozent.



Die Umsatzerlöse des Konzerns haben sich insgesamt positiv entwickelt, obwohl die Entwicklung durch negative Währungseffekte in einigen Geschäftsfeldern gedämpft wurde.

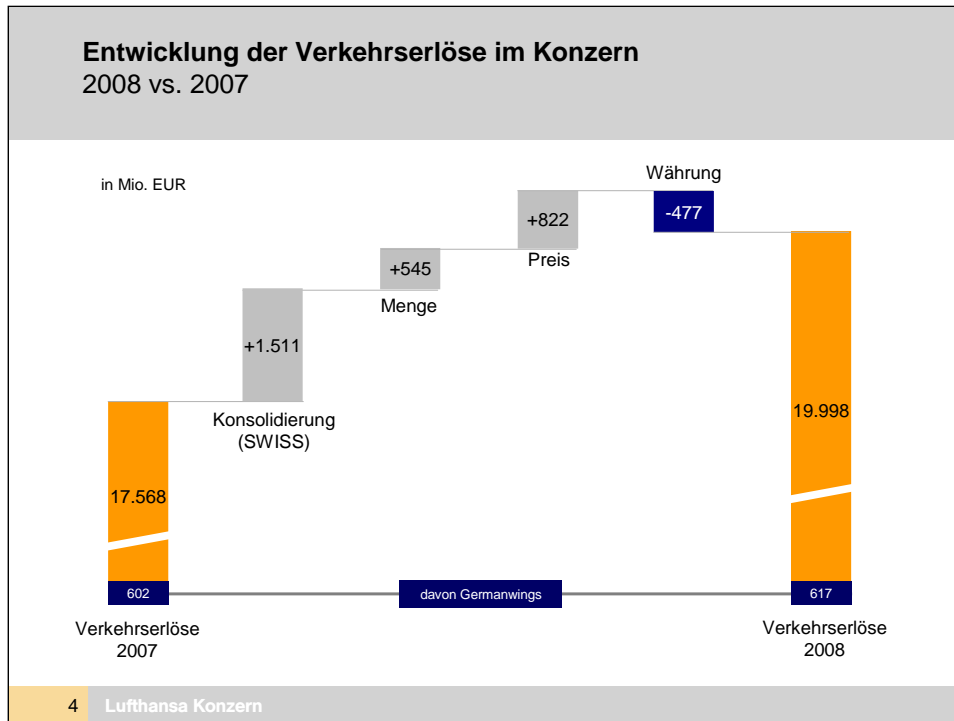
Der Umsatzanteil des strategischen Geschäftsfeldes Passagierbeförderung hat sich 2008 um fast 3 Prozentpunkte auf 71 Prozent weiter erhöht. Die volle Einbeziehung der SWISS, die starken Leistungsdaten trotz des Nachfragerückgangs am Ende des Jahres und konstante Durchschnittserlöse führten zu einem Anstieg um 15,4% auf 17,7 Mrd. Euro.

In der Logistiksparte kletterte der Umsatz um 6,0 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR, wobei Lufthansa Cargo vor allem von höheren Treibstoffzuschlägen profitierte.

Der Umsatz des Geschäftsfeldes Technik wuchs um insgesamt 4,1 Prozent auf 3,7 Mrd. Euro. Während das konzerninterne Geschäft um 8,3 Prozent zunahm, litt der Umsatz mit externen Kunden durch den schwachen US-Dollar. Dennoch nahm auch der Außenumsatz um 1,4 Prozent auf 2,2 Mrd. Euro weiter zu.

Die externen Umsätze der Lufthansa Systems blieben nahezu unverändert (-0,7 Prozent).

Die Devisenschwankungen wirkten sich ebenfalls auf die Erlöse im Geschäftsfeld Catering aus. Der schwache Dollar, der starke Wertverfall des britischen Pfundes und des koreanischen Wons führten zu geringeren Erlösen in Euro. Der Umsatz nahm um 3 Prozent auf 2,3 Mrd. Euro ab.



Zu der Steigerung der Verkehrserlöse leistete die Vollkonsolidierung der SWISS einen wesentlichen Beitrag, der die Erlöse um 1,5 Mrd. Euro anstiegen ließ.

Der erhöhte Absatz führte zusätzlich zu einem positiven Mengeneffekt von 545 Mio. Euro.

Eine hohe Produktqualität, die anhaltende Kundenzufriedenheit sowie der gute Passagiermix ermöglichten es Lufthansa, auch höhere Preise am Markt durchzusetzen.

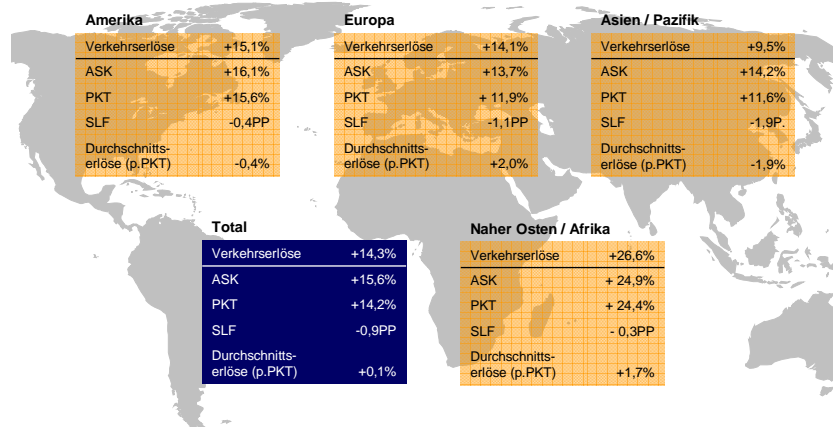
Der Preiseffekt belief sich in Summe auf 822 Mio. Euro. Unterstützend wirkten sich hier auch die Treibstoffzuschläge aus.

Geschmälert wurden diese positiven Effekte durch negative Währungseinflüsse in Höhe von 477 Mio. Euro.

In Summe stiegen die Verkehrserlöse um 13,8% auf 20 Mrd. Euro.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Passage Airlines und SWISS*

2008 vs. 2007



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

5 Lufthansa Konzern

Ein detaillierter Blick auf die Verkehrsgebiete zeigt, dass alle Regionen zum starken Anstieg der Verkehrserlöse beigetragen haben.

Im Gesamtjahr beförderte der Konzern 70,5 Mio. Passagiere. Darin enthalten sind erstmals 13,5 Mio. Gäste der SWISS. Die Verkehrserlöse nahmen in Summe um 14,3% zu - ohne SWISS wären sie noch um 4,2 Prozent gestiegen.

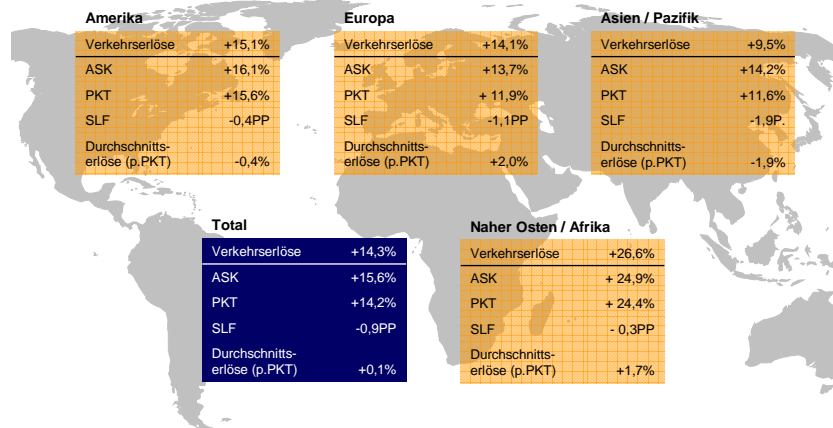
Die positive Entwicklung ist zunächst den höheren Passagierzahlen zu verdanken. Aber auch die Entwicklung der Durchschnittserlöse hat dazu beigetragen. Trotz des höheren Angebots blieben sie mit +0,1 Prozent konstant. Die Treibstoffzuschläge hatten einen positiven Effekt von +3,8% auf den Yield. Die Devisenschwankungen führten hingegen zu einem negativen Währungseffekt von -2,3 Prozent.

Überproportional - mit 2,2 Prozent - verbesserten sich die Durchschnittserlöse im Heimatmarkt Europa. Die Verkehrserlöse stiegen mit 14,1% stärker als das Angebot. Zur positiven Yildentwicklung hatte nicht zuletzt beigetragen, dass Lufthansa sehr schnell auf die Nachfrageschwäche am Jahresende reagierte und die Kapazitäten deutlich reduzierte.

Im Verkehrsgebiet Amerika wurde die Angebotsausweitung von 16,1% fast vollständig am Markt abgesetzt. Die Verkehrserlöse stiegen um 15,1%. Die Stationierung von 3 Langstreckenflugzeugen in Düsseldorf war für einen großen Teil der Angebotsaufstockung verantwortlich. Dass das erhöhte Angebot auf die entsprechende Nachfrage traf, spiegelt sich in dem um 0,4 Prozentpunkte nur leicht gesunkenen Sitzladefaktor sowie in nahezu stabilen Durchschnittserlösen wider. Die starke Stellung Lufthansas auf dem Nordatlantik wird 2009 durch die enge Kooperation und den geplanten Beitritt von Continental Airlines in die Star Alliance weiter gefestigt.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Passage Airlines und SWISS*

2008 vs. 2007



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

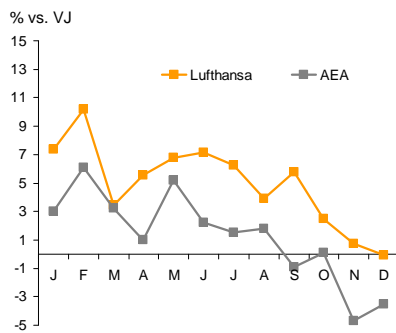
6 Lufthansa Konzern

Der Absatz nach Asien entwickelte sich hingegen unterdurchschnittlich. Gründe sind das geringere Wirtschaftswachstum insbesondere in China sowie unvorhergesehene Ereignisse wie das Erdbeben in China, die Tibet-Diskussion in Deutschland und Visarestriktionen im Vorfeld der olympischen Spiele. Die Auslastung sank in Folge um 1,9 Prozentpunkte, lag aber mit 83,0 Prozent dennoch auf einem weiterhin sehr hohen Niveau. Trotz dieser Entwicklungen konnte Lufthansa die Verkehrserlöse um 9,5 Prozent in der Region erhöhen.

Die Region Naher Osten / Afrika zeichnete sich durch die größte Wachstumsdynamik und stabilste Entwicklung im Passagierverkehr aus. Die IATA meldet ein Absatzwachstum von +7 Prozent für 2008. Lufthansa hat an diesem Wachstum partizipiert und die Position in der Region gestärkt. Das um 24,9 Prozent erhöhte Angebot wurde nahezu vollständig abgesetzt und die Verkehrserlöse stiegen um 26,6 Prozent. Der Ausbau des Streckennetzes, insbesondere zu Öldestinationen in Westafrika, sowie der verbesserte Flugplan ermöglichten eine deutliche Steigerung der Durchschnittserlöse um 1,7 Prozent. Ohne Währungsschwankungen hätten die Erlöse um weitere 3,7 Prozent höher gelegen.

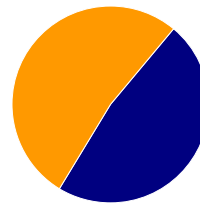
Passagierabsatz entwickelte sich stabiler als Gesamtmarkt bei weiterhin starker Erlösstruktur

Absatzentwicklung 2008 (PKT)



Premiumanteil an Interkontinentalerlösen 2008

Premium: 52%



Non-Premium: 48%

Quelle: Lufthansa und AEA

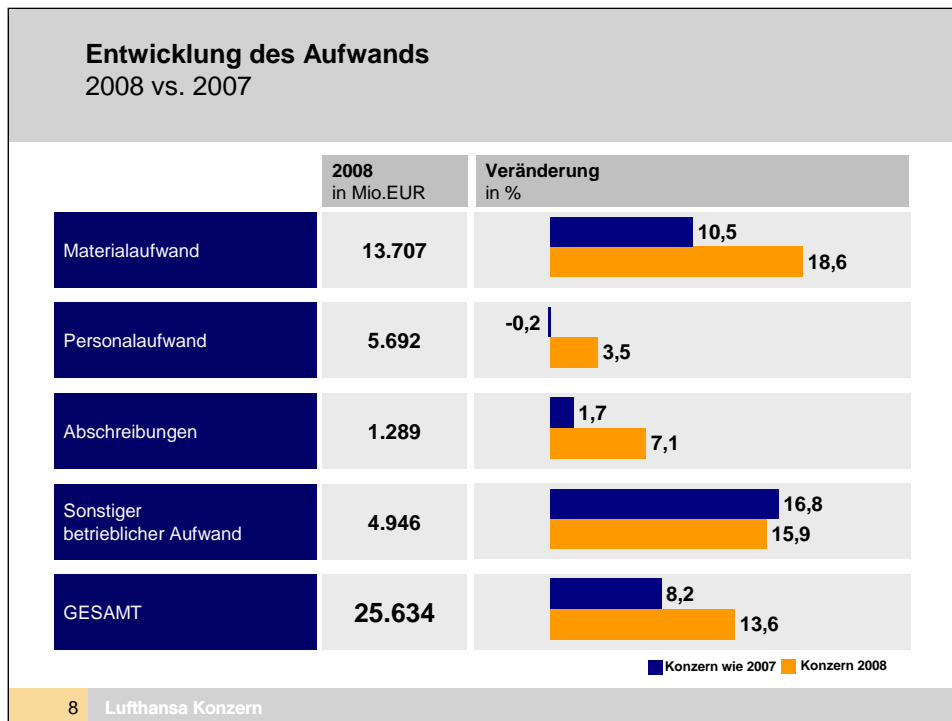
7 Lufthansa Konzern

Aber nicht nur absolut betrachtet, sondern auch im Vergleich mit unseren Wettbewerbern war 2008 ein erfolgreiches Absatzjahr. Über alle Monate entwickelte sich der Lufthansa Absatz deutlich besser als der europäische Gesamtmarkt. Somit konnte die Marktposition weiter gestärkt und der Marktanteil ausgebaut werden.

Wir verlieren jedoch die langfristige Wertschaffung dabei nicht aus den Augen. Somit gilt für uns auch bei starkem Angebotswachstum immer, dass Profitabilität vor reiner Größe gehen muss.

Deshalb legen wir einen besonderen Fokus darauf, unseren Anteil hochwertiger Premium-Kunden zu halten bzw. zu steigern, was uns 2008 erneut gelungen ist. Die Erlösstruktur war mit einem Anteil der Premiererlöse an den Gesamterlösen auf der Langstrecke von 52% weiterhin sehr solide.

Wir verschließen jedoch nicht unsere Augen vor den aktuellen Entwicklungen und passen unser Angebot sehr flexibel an die sich abschwächende Premium-Nachfrage und das geänderte Reiseverhalten durch Neukonfiguration unserer Flotte an.



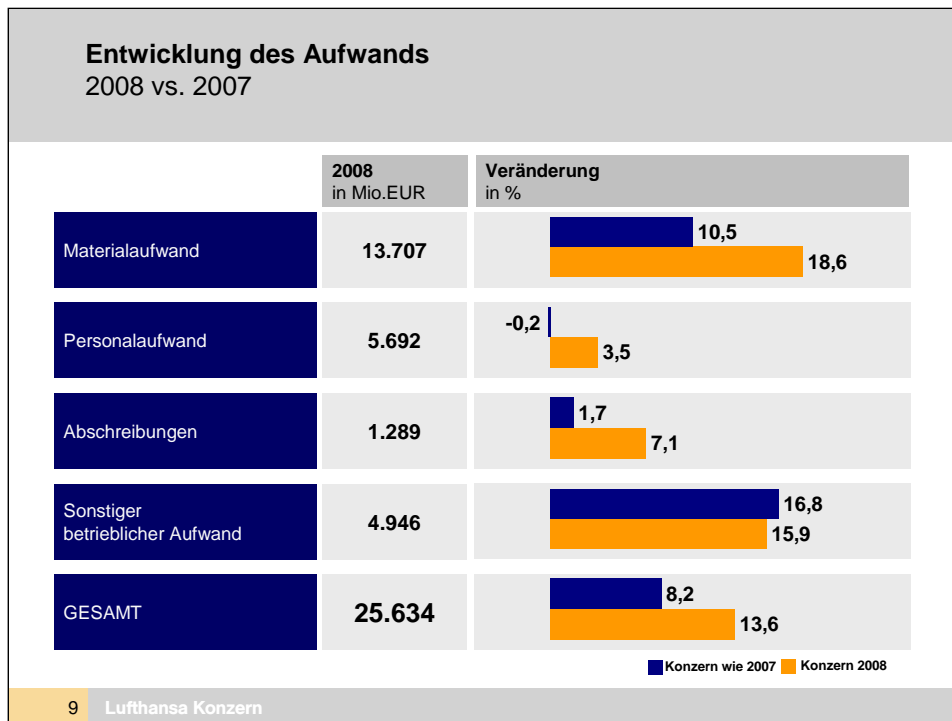
Schauen wir uns nun aber die Veränderungen auf der Aufwandsseite an.

Der betriebliche Aufwand hat sich leicht überproportional zu den betrieblichen Erträgen entwickelt. Der Anstieg spiegelt vor allem die Vollkonsolidierung der SWISS und den hohen Treibstoffpreis wider. In Summe ergab sich ein Plus von 13,6 Prozent. Bereinigt um die Konsolidierung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 lag der Gesamtaufwand noch um 8,2 Prozent über Vorjahr.

Der Materialaufwand zeigte die größte Veränderung. Er stieg um 18,6 Prozent bzw. 10,5 Prozent bereinigt um den SWISS Effekt.

Mit 5,4 Mrd. Euro ist der Treibstoff die mit Abstand größte Position innerhalb des Materialaufwands und verzeichnete einen Anstieg um fast 40%. Eine detaillierte Analyse der Treibstoffkosten stelle ich Ihnen gleich vor.

Erfreulicher entwickelten sich hingegen die Gebühren. Diese stiegen in Summe um 10,2 Prozent, was im Wesentlichen aus der Konsolidierung der SWISS resultiert. Auf vergleichbarer Basis erhöhten sich die Gebühren lediglich um 1,5 Prozent – im Wesentlichen durch Flugsicherheitsgebühren. Positiv wirkten sich insbesondere die Neuverhandlungen der Landeentgelte mit den Flughäfen aus, die im Konzern um 3,7 Prozent sanken.

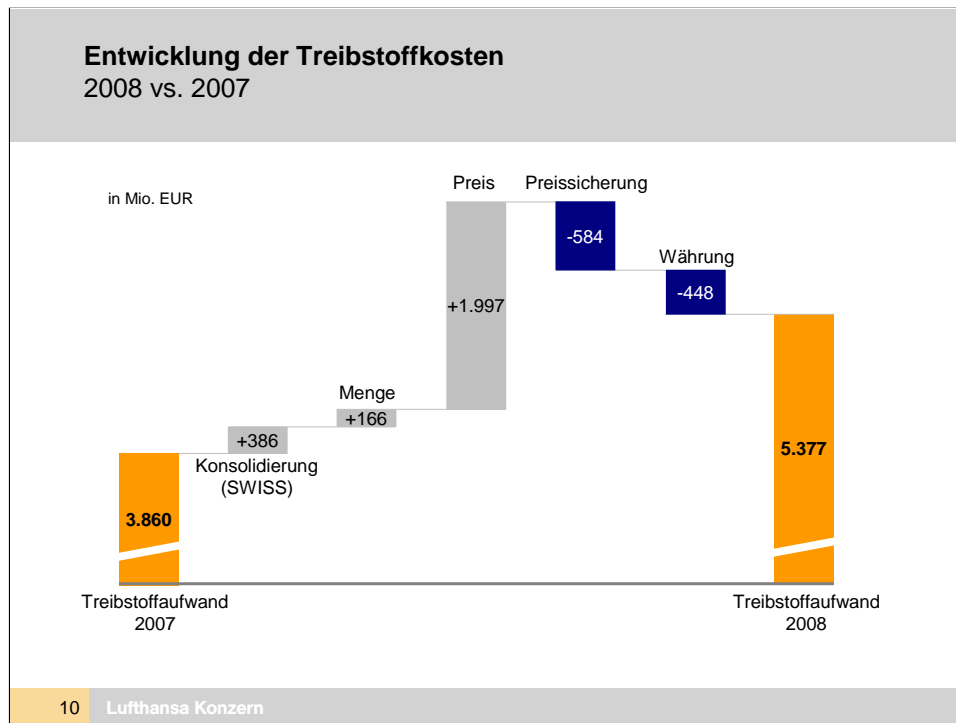


Ebenfalls positiv entwickelte sich der Personalaufwand. Obwohl die durchschnittliche Mitarbeiterzahl auch ohne Einbeziehung der SWISS um 3,6 Prozent anstieg, war Lufthansa in der Lage, den Personalaufwand um 0,2 Prozent zu senken. Aufwandsmindernd wirkten hier geringere Personalkosten im Geschäftsfeld Catering, eine geringere Zuführung zu den Pensionsrückstellungen sowie niedrigere Ergebnisbeteiligungen.

Die Abschreibungen entwickelten sich moderat. Durch Einbeziehung der SWISS erhöhte sich das Abschreibungsvolumen auf 1,3 Mrd. Euro bzw. um 7,1 Prozent. Konsolidierungsbereinigt ergibt sich jedoch nur ein Anstieg von 1,7 Prozent. Lufthansa hatte in 2008 ihre Investitionen in eine moderne, effiziente Flotte fortgesetzt. Die Neuzugänge erhöhten die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge um 55 Mio. Euro auf 1 Mrd. Euro. Außerplanmäßige Abschreibungen verminderten sich um 29 Mio. Euro auf 15 Mio. Euro.

Die Zunahme der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 15,9 Prozent erklärt sich hauptsächlich durch um 461 Mio. Euro gestiegene Kursverluste aus Währungsforderungen und Verbindlichkeiten sowie aus realisierten Devisensicherungsgeschäften. Sie fielen damit höher aus als die der Anstieg der entsprechenden Währungsgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 383 Mio. Euro.

Trotz des höheren Gesamtaufwands haben sich die durchschnittlichen Produktionskosten dennoch verbessert. Bereinigt um Treibstoff und Währungseinflüsse, nahmen 2008 die Stückkosten der Lufthansa Passage Airlines um 1,3 Prozent ab.



Nun aber die detaillierte Analyse der Treibstoffkosten:

Der Aufwand für Kerosin belief sich im Gesamtjahr auf 5,4 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Steigerung von rund 1,5 Mrd. Euro bzw. einem Plus von 39,3 Prozent. Damit machte die Treibstoffrechnung rund 40% des gesamten Materialaufwands bzw. 20% des Gesamtaufwands aus.

Der gestiegene Bedarf durch die Konsolidierung der SWISS erhöhte die Kostenposition um 386 Mio. Euro. Der um die Konsolidierung bereinigte Mengeneffekt fiel mit 166 Mio. Euro hingegen moderat aus.

Der stärkste Treiber war jedoch der deutliche Anstieg des Ölpreises. Dieser allein führte zu einem Plus von 2 Mrd. Euro.

Unser systematisches Hedging konnte den dramatischen Anstieg um 584 Mio. Euro begrenzen. Die Abwertung des Dollars führte darüber hinaus zu einer weiteren Entlastung von 448 Mio. Euro. Die Sicherungsgeschäfte und der Währungseffekt kompensierten somit rund die Hälfte des Preisanstiegs.

Operatives Ergebnis

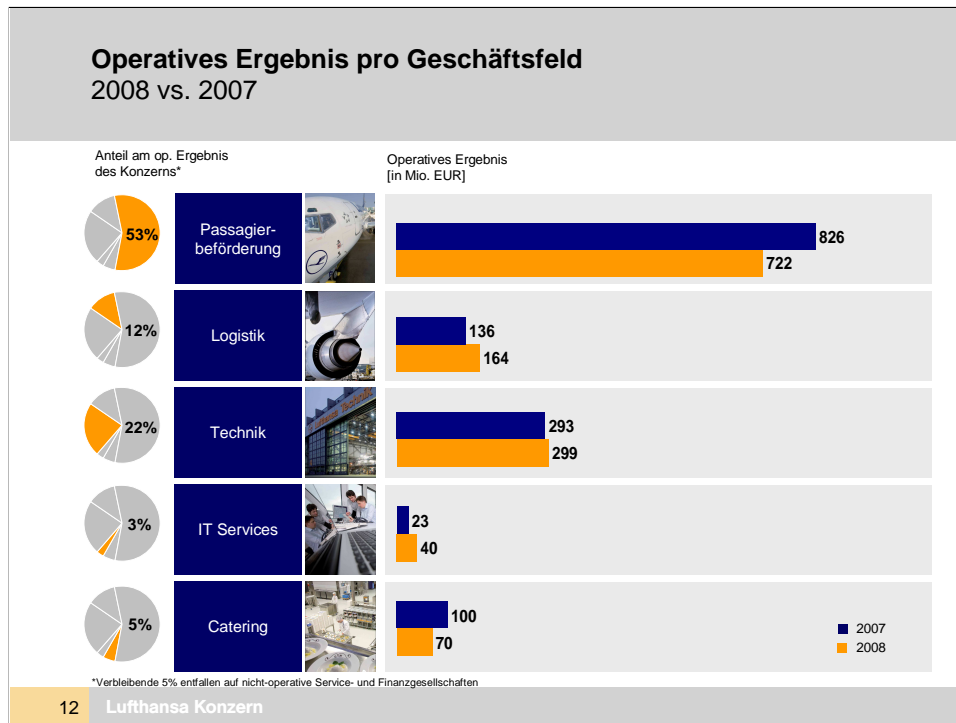
2008 vs. 2007

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

Durch den gestiegenen Aufwand reduzierte sich das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit um 203 Mio. Euro auf 1,4 Mrd. Euro.

Wie Sie wissen ist unsere zentrale Gewinngröße das operative Ergebnis. Um die wirtschaftliche Leistung mit anderen Geschäftsjahren vergleichbar zu machen, wird das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit um nicht-operative, aperiodische und weitere Einmaleffekte bereinigt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 29 Mio. Euro Nettoerträge eliminiert. Hierbei gibt es keine Besonderheiten.

Das operative Ergebnis lag insgesamt leicht, um 24 Mio. Euro, unter Vorjahr. Auf Basis des erhöhten Umsatzes schwächte sich die vergleichbare operative Marge um 0,8 Prozentpunkte ab. Diese blieb aber mit 6,1 Prozent insbesondere im Vergleich mit unseren Wettbewerbern sehr stabil.



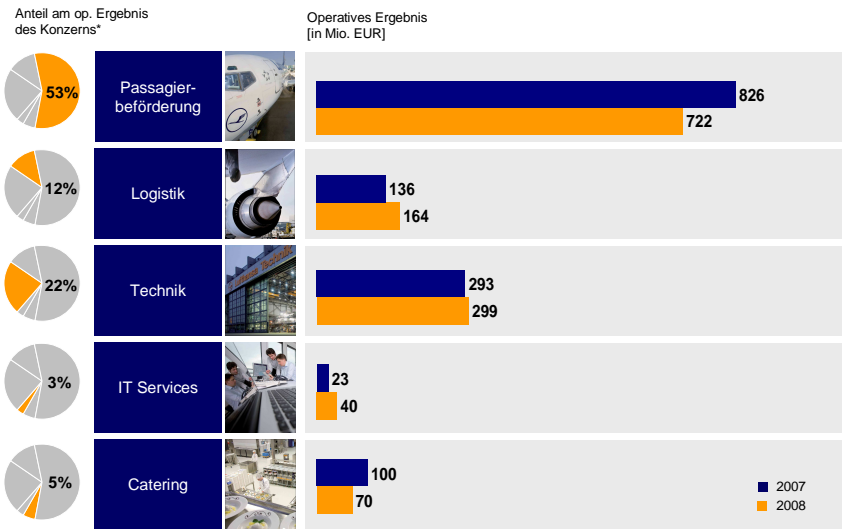
Zu dieser stabilen Entwicklung haben in 2008 alle Geschäftsfelder beigetragen.

Wie sie sehen können, stellt sich die Verteilung der Ergebnisse im Gegensatz zum Umsatz deutlich ausgewogener dar. Die Passagierbeförderung hat einen Anteil an der „bottom line“ von 53%. Den zweitgrößten Ergebnisbeitrag lieferte das Geschäftsfeld Technik, das mit einem Umsatzanteil von unter 10% rund 22% des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftete.

Trotz des Kostensprungs konnte die Passagierbeförderung durch das Wachstum in allen Verkehrsregionen, konstanten Durchschnittserlösen sowie der Integration der SWISS ein erneut starkes operatives Ergebnis von 722 Mio. Euro erzielen. 314 Mio. Euro entfielen hierbei auf die SWISS. Ungeachtet dessen muss jedoch damit gerechnet werden, dass die Nachfrageschwäche vom Ende des letzten Jahres über weite Strecken des laufenden Jahres anhalten wird. Wir stellen uns deshalb für 2009 auf einen Umsatz- und Gewinnrückgang ein.

Der intensive Wettbewerb, ein schrumpfender Gesamtmarkt sowie Rezessionsauswirkungen seit der zweiten Jahreshälfte prägten die Entwicklung im Geschäftsfeld Logistik. Lufthansa Cargo war auf Grund ihres Markterfolgs in der ersten Jahreshälfte in der Lage, das operative Ergebnis um ein Fünftel auf 164 Mio. Euro zu steigern. Die für 2009 erwartete Rezession in den großen Industrienationen sowie das deutlich geschwächte Wirtschaftswachstum in Asien werden sich 2009 voll in der Branche niederschlagen. Die erlahmte Exportwirtschaft hat zum Jahresauftakt die Nachfrage um rund 20% einbrechen lassen. Lufthansa Cargo hat zwar unmittelbar Kapazitätsmaßnahmen eingeleitet, dennoch muss mit einem spürbaren Umsatzeinbruch und einem deutlich schlechteren operativen Ergebnis in 2009 gerechnet werden.

Operatives Ergebnis pro Geschäftsfeld 2008 vs. 2007



Das Geschäftsfeld Technik hat sein operatives Ergebnis erneut verbessert. Es stieg leicht um 2 Prozent auf 299 Mio. Euro an, wobei die vergleichbare operative Marge auf konstant hohem Niveau lag. Da sich der globale Abschwung typischerweise erst verspätet auf den MRO Markt auswirkt, rechnen wir für das laufende Jahr noch mit stabilen bis steigenden Umsätzen. Der verstärkte Wettbewerb als auch der steigende Preis- und Kostendruck bei den Fluggesellschaften lässt jedoch eine leichte Abnahme des operativen Ergebnisses erwarten.

Auch die Geschäftsfelder IT Services und Catering lieferten in 2008 erneut wichtige Ergebnisbeiträge. Lufthansa Systems konnte das operative Ergebnis gegenüber dem durch Einmaleffekte belasteten Vorjahr deutlich auf 40 Mio. Euro steigern. Das Geschäftsfeld Catering musste jedoch einen Gewinnrückgang verzeichnen, der im Wesentlichen auf ungünstige Wechselkurseffekte zurückzuführen ist. Beide Geschäftsfelder gehen auch im laufenden Geschäftsjahr von rückläufigen operativen Umsätzen und Ergebnissen aus.

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%

Kommen wir nun zu den Kennzahlen EBIT und EBITDA

Das EBIT reduzierte sich 2008 um 46% auf 976 Mio. Euro. Das EBITDA ging um 20% auf 2,4 Mrd. Euro zurück.

Wesentliche Ursache für den Rückgang war das deutliche niedrigere Beteiligungsergebnis sowie Wertberichtigungen innerhalb der übrigen Finanzposten.

Das Beteiligungsergebnis liegt auf einem deutlichen niedrigeren Niveau, da es im Vorjahr noch 180 Mio. Euro aus der at equity Bewertung der SWISS im ersten Halbjahr 2007 sowie 82 Mio. Euro Dividenden und Beteiligungserträge durch den Rückkauf eigener Aktien durch die WAM Acquisition S.A beinhaltete. Außerdem verschlechterte sich das Beteiligungsergebnis durch das deutlich reduzierte at equity Ergebnis der British Midland.

Der Rückgang der übrigen Finanzposten um 294 Mio. Euro beinhaltet insbesondere die Wertberichtigung der JetBlue Anteile auf Grund des gefallen Aktienkurses und der Dollarschwäche im ersten Halbjahr von 113 Mio. Euro. Die anschließende Wertaufholung von 114 Mio. Euro wurde gemäß IFRS erfolgsneutral über das Eigenkapital erfasst. Auch der Konkurs von Lehman Brothers wirkte sich negativ auf die Position aus. Es erfolgte eine vollständige Wertberichtigung der positiven Marktwerte in Höhe von 76 Mio. Euro für bestehende Treibstoff-, Zins- und Währungssicherungen, da diese nicht mehr realisiert werden konnten. Wegen der weiter verfallenden Treibstoffpreise gelang es jedoch diese Verluste durch entsprechende Einkäufe auf dem Spotmarkt zu kompensieren.

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%

Abschließend werfen wir noch einen Blick auf die Entwicklung des Konzernergebnisses:

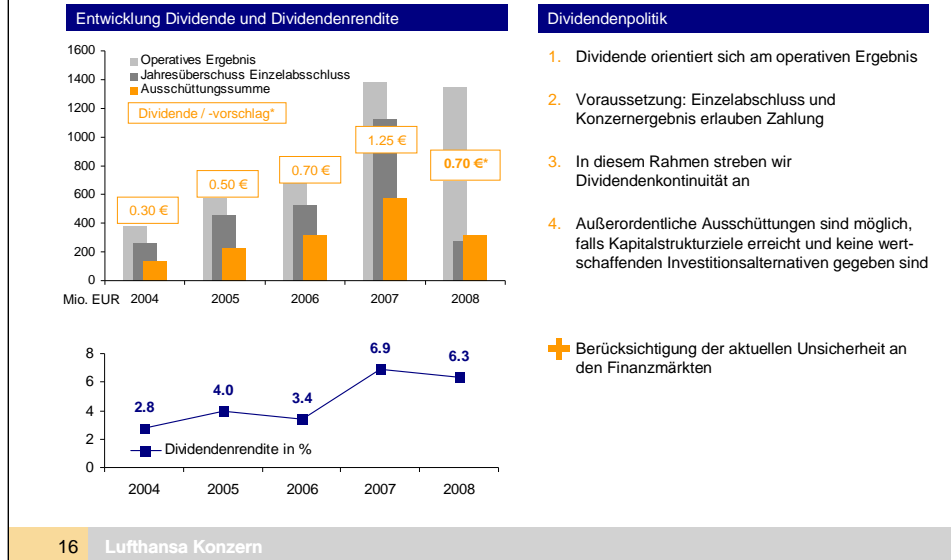
Die wesentliche Ursache für die Verbesserung des Zinsergebnisses um 10% ist unsere fortschreitende Ausfinanzierung der Pensionsverbindlichkeiten. Aus diesem Grunde haben sich die laufenden Zinsaufwendungen in diesem Zusammenhang reduziert.

Die Ertragsteuern verminderten sich auf 195 Mio. Euro, was einer Steuerquote von 24,3 Prozent entspricht.

Das Konzernergebnis des Vorjahres beinhaltet zudem Buchgewinne aus dem Verkauf der Thomas Cook Anteile in Höhe von 503 Mio. Euro.

Unterm Strich lag das Konzernergebnis aufgrund der genannten Effekte mit 599 Mio. Euro um 64 Prozent unter Vorjahr.

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



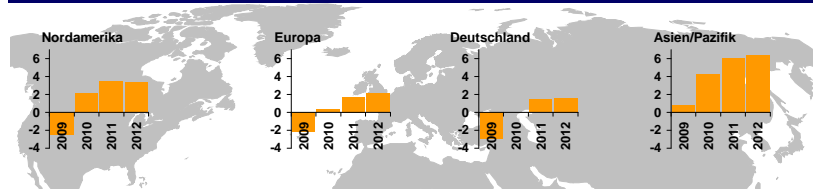
Ich denke, Sie stimmen alle mit mir überein, dass wir mit diesen Ergebnissen zufrieden sein können – erst recht in einem Umfeld, das uns schon 2008 viel abverlangt hat und in 2009 noch weitaus größere Herausforderungen für uns bereithalten wird.

Wie in den Vorjahren wollen wir unser Ergebnis auch diesmal in angemessener Weise mit unseren Aktionären teilen. Gleichzeitig müssen wir aber auch der weltweit angespannten wirtschaftlichen Entwicklung und den Unsicherheiten an den Finanzmärkten Rechnung tragen. Mit unserem Dividendenvorschlag von 70 Cent pro Aktie versuchen wir diesen Spagat und werden sowohl dem Anspruch unserer Dividendenpolitik als auch dem vor uns liegenden Investitionsprogramm gerecht. Mit einer Dividendenrendite von 6,3 Prozent bezogen auf den Jahresschlusskurs 2008 und 8,5% auf den Schlusskurs gestern liegen wir auch dieses Jahr wieder im vorderen Teil des DAX. Und auch im Industrievergleich sticht die Lufthansa wieder einmal positiv hervor: Keiner unserer Hauptwettbewerber wird in diesem Jahr – wenn überhaupt – auch nur annähernd soviel an seine Anteilseigner ausschütten wie wir.

Der Kranich unterstreicht also auch hier eindrucksvoll seine Verlässlichkeit und Kontinuität!

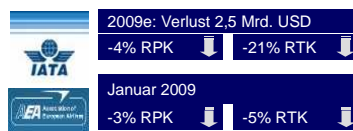
Die für 2009 erwartete Rezession in den Industrienationen führt zu einem dramatischen Abschwung im Luftverkehr

Gesamtwirtschaftliches Umfeld: BIP Prognose 2009-2012

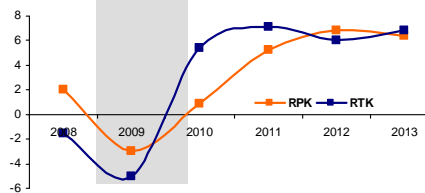


Airline-Branche: Ausblick

„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)



Erholung der Nachfrage ab 2010 erwartet



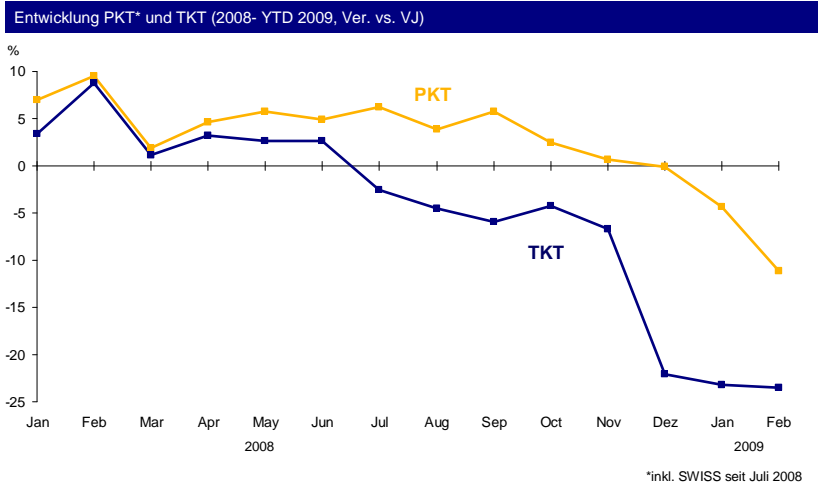
Nach diesem Blick in den Rückspiegel lassen Sie uns nun nach vorne schauen.

Herr Mayrhober hat es eben bereits erwähnt: Die Luftfahrt ist langfristig eine Wachstumsbranche. Mobilität bleibt ein Grundbedürfnis einer globalisierten Welt und wird der Branche im Aufschwung zu überdurchschnittlichen Steigerungsraten verhelfen. Momentan sieht die Welt aber anders aus, wir sehen uns alle mit äußerst schwierigen Rahmenbedingungen konfrontiert.

Auf der Makroebene wird lediglich für Asien noch mit einem minimalen Wirtschaftswachstum in diesem Jahr gerechnet, das jedoch weit unter dem in den letzten Jahren beobachteten Niveau liegen wird. In allen anderen Regionen müssen wir uns momentan darauf einstellen, dass uns die spätestens seit dem vierten Quartal letzten Jahres überall sichtbar gewordene Rezession auch noch den Rest des Jahres begleiten wird.

Im Mikrokosmos der Luftfahrtindustrie sieht es nicht besser aus – ganz im Gegenteil. Allein im vierten Quartal 2008 haben die internationalen Fluggesellschaften einen Verlust von 4 Mrd. US-Dollar eingeflogen – genauso viel wie in den drei Quartalen zuvor zusammen. Und die Situation hat sich seitdem nur noch verschärft. Der Entlastung auf der Kostenseite durch den niedrigeren Ölpreis steht ein Nachfragerückgang gegenüber, wie wir ihn so bisher nicht erlebt haben. Im Frachtbereich ist die Nachfrage seit Dezember nochmals dramatisch eingebrochen und auch im Passagiergeschäft konnte man in den ersten Monaten dieses Jahres eine weitere Abschwächung beobachten. Ich teile die Einschätzung der IATA, dass wir die Talsohle noch nicht erreicht haben und glaube daher, dass sich die momentanen Prognosen eher noch als zu optimistisch erweisen werden. Gleichzeitig bin ich aber ebenfalls von den eben angesprochenen mittelfristigen Wachstumsaussichten der Branche überzeugt.

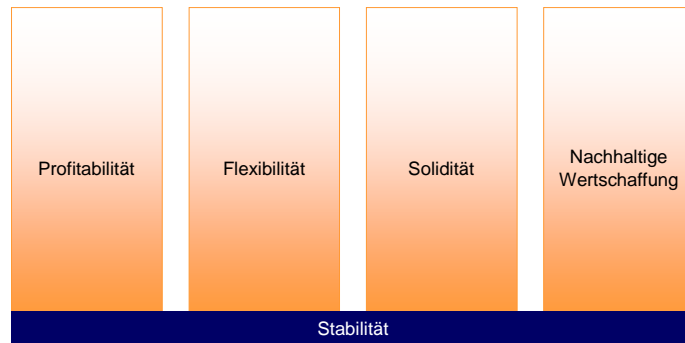
Abschwung schlägt sich auch in Lufthansas Absatzentwicklung deutlich nieder



18 Lufthansa Konzern

Beim Blick auf die Entwicklung unserer Leistungsdaten zeigt sich, dass auch wir sowohl im Passagiergeschäft als auch im Cargo-Bereich seit der Mitte des letzten Jahres einen kontinuierlichen Rückgang der Nachfrage hinnehmen mussten, der sich zu Beginn dieses Jahres noch verstärkt hat.

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



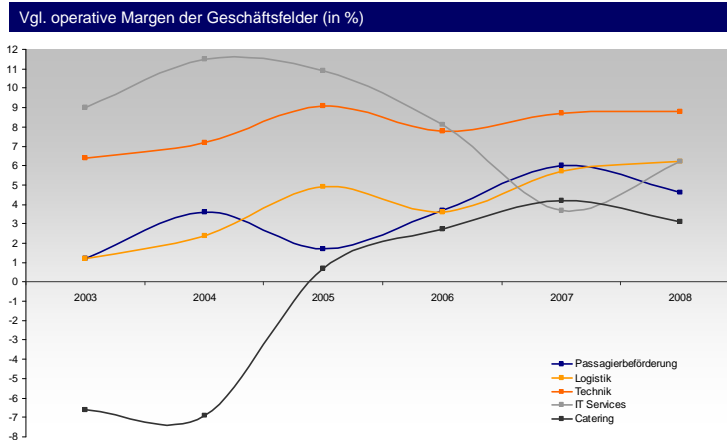
19 Lufthansa Konzern

Man kann von der Stärke dieses Abschwungs durchaus überrascht sein, von dem generellen Auftreten jedoch eher nicht. Denn Turbulenzen gehören seit jeher zu unserem Geschäft. Wir haben daher in den letzten Jahren besonderen Wert darauf gelegt, den Grundstein dafür zu legen, sicher auch durch solche Zeiten manövrieren zu können und als Gewinner aus der dynamischen Branchen- und Marktentwicklung hervorzugehen.

Die Stabilität, die uns nicht nur in Zeiten wie diesen auszeichnet, basiert dabei

- auf einer kontinuierlichen Optimierung der Erlös- und Kostensituation zur Sicherung der Ertragskraft.
- auf der Fähigkeit auf eine Veränderung des Umfelds schnell adäquat reagieren zu können.
- auf unserer soliden finanziellen Basis und
- auf dem Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung im Sinne aller Stakeholder.

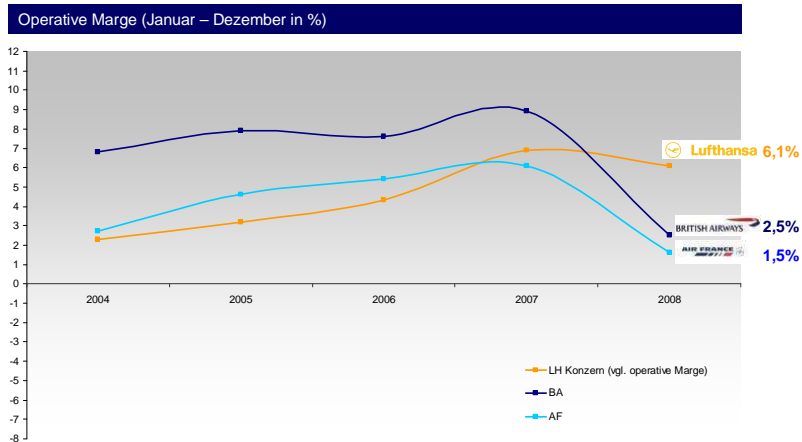
Geschäftsfelder stabilisieren und sichern die Profitabilität



20 Lufthansa Konzern

Einen entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung der Profitabilität des Gesamtkonzerns leistet dabei in diesem Umfeld unser Portfolio an Geschäftsfeldern. Aufgrund der unterschiedlichen Zyklizität der einzelnen Bereiche unterstützen sie entscheidend die nachhaltige Entwicklung des Konzerns. Genauso entscheidend aber ist, dass alle Geschäftsfelder für sich heute eine wesentlich geringere Volatilität aufweisen als noch vor einigen Jahren. Durch die Kombination dieser beiden Faktoren – die ein direktes Ergebnis unserer strategischen Ausrichtung und unseres Profitabilitätsanspruchs in allen Teilen des Unternehmens ist – kann der Kranich auch in stürmischen Zeiten den Kurs besser halten als die Konkurrenz.

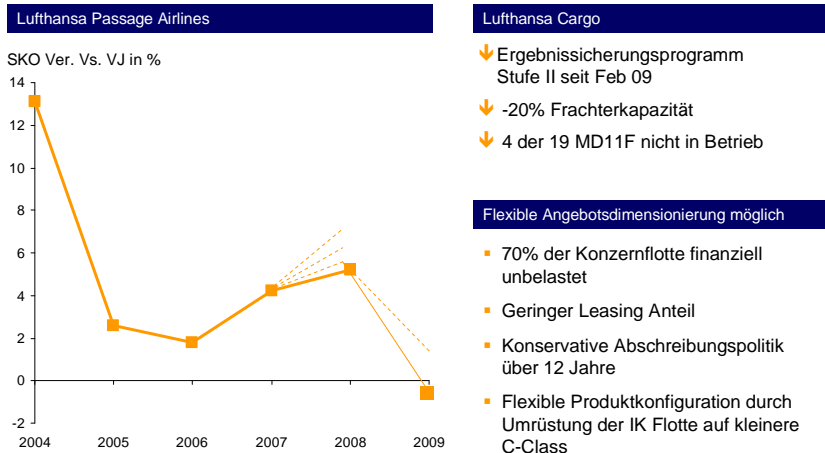
Die operative Marge entwickelte sich gegenüber den Wettbewerbern 2008 deutlich stabiler



21 Lufthansa Konzern

Dass dies nicht nur in der Theorie so ist, wird bei Betrachtung der Entwicklung der operativen Margen von Lufthansa, Air France und British Airways deutlich. Wir haben unser Ziel, die Spitzenposition unter den europäischen Netzwerk-Carriern einzunehmen, in 2008 erstmalig erreicht und sind bestens gerüstet und entschlossen, diese Pole Position auch so schnell nicht mehr aufzugeben.

Kapazitäten wurden aufgrund angespannter Marktlage weiter reduziert

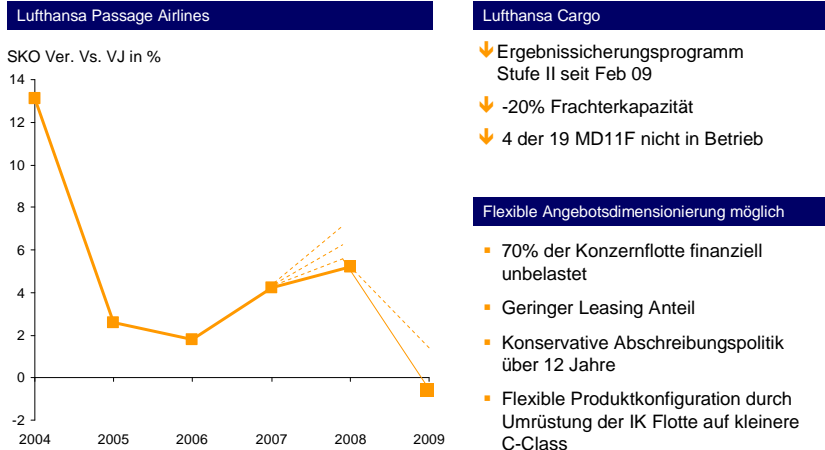


22 Lufthansa Konzern

Entscheidend hierfür wird unter anderem sein, dass wir unser Angebot wie in der Vergangenheit konsequent an der Nachfrage ausrichten. Dank der größtenteils unbelasteten Flotte, dem geringen Leasing-Anteil und unserer konservativen Abschreibungspolitik haben wir die nötige Flexibilität hierzu. Schon im vergangenen Jahr haben wir die Marktentwicklungen eng verfolgt und unsere Kapazitäten entsprechend im Jahresverlauf in mehreren Schritten angepasst. Gingen wir zu Beginn des Jahres für die Lufthansa Passage Airlines noch von einem Angebotswachstum von 7,1 Prozent in 2008 aus, waren es schließlich nur noch 4,9 Prozent.

Und auch in 2009 werden wir unsere nachfrageorientierte Angebotspolitik fortsetzen. Dabei gehen unsere Maßnahmen weit über das bloße Streichen von bestimmten Routen oder Frequenzen hinaus. Aufgrund des überdurchschnittlichen Rückgangs der Premium-Nachfrage haben wir uns auf bestimmten Interkontinentalstrecken beispielsweise dazu entschieden, unser Angebot innerhalb der Flugzeuge anzupassen. Was wir dank des sogenannten „Moveable Cabin Dividers“ schon seit langem in unserem Europeanetzwerk tun, realisieren wir in unserer Langstreckenflotte durch eine Umkonfiguration einiger Flugzeuge. So haben wir in einem Teil unserer 747-Flotte die Business Class zugunsten einer größeren Economy Class verkleinert. Diese Maßnahme hat zwangsläufig einen leichten Anstieg der angebotenen Sitzkilometer zur Folge – über 6 Prozent pro Flieger und durchgeführtem Flug. Gleichzeitig sichert sie aber eine bessere Auslastung auf den entsprechenden Flügen und damit eine höhere Profitabilität.

Kapazitäten wurden aufgrund angespannter Marktlage weiter reduziert



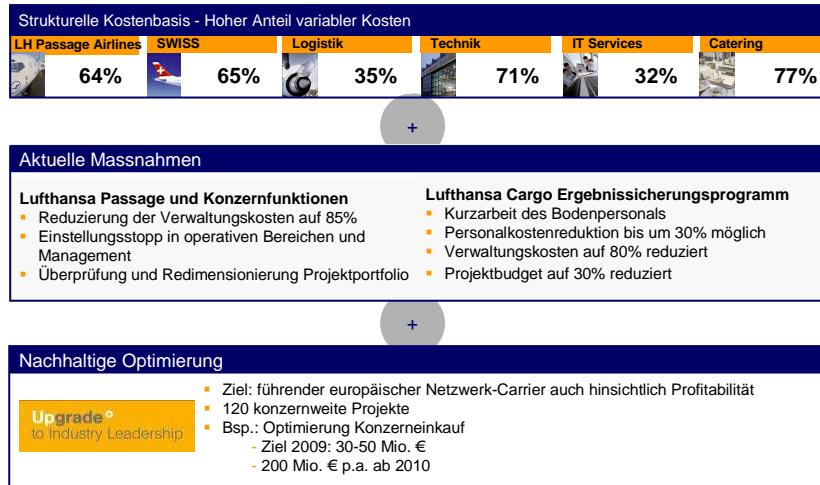
23 Lufthansa Konzern

Dies gilt es bei Betrachtung unserer für 2009 geplanten Kapazitäten zu beachten. Unsere derzeitigen Pläne sehen für das laufende Jahr einen Angebotsrückgang der Lufthansa von etwa 0,5 Prozent vor. Neben dem gerade erwähnten Effekt spiegelt sich in dieser Entwicklung auch unser neues Direktangebot aus Italien wider. Dieses wurde in den ersten Wochen positiv angenommen, so dass wir bereits nach kurzer Zeit die Frequenzen auf einigen Strecken erhöht und inneritalienische Flüge mit in das Angebot aufgenommen haben. Ohne diesen „Lufthansa Italia-Effekt“ würden unsere Kapazitäten sogar um rund 1,4 Prozent sinken. Inklusive der SWISS beträgt der Kapazitätsrückgang etwa 0,2 Prozent.

Das Angebot an der Nachfrage auszurichten, bedeutet für uns in diesem Umfeld aber auch, sich bietende Marktopportunitäten zu nutzen. Dies gilt für die Lufthansa Passage genauso wie für unser Cargo-Geschäft.

So hat die Lufthansa Cargo auf der einen Seite mit einer deutlichen Kapazitätsreduktion auf den drastischen Nachfragerückgang reagiert – durch die schrittweise Stilllegung von insgesamt vier der 19 Maschinen der MD11-Flotte sowie einer deutliche Reduzierung der Kooperation mit World Airways konnten die angebotenen Frachterkapazitäten um 20 Prozent reduziert werden. Auf der anderen Seite hat sie die Angebotslücke durch den Rückzug von Alitalia aus Mailand heraus genutzt und fliegt heute zweimal wöchentlich von Norditalien in die USA.

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



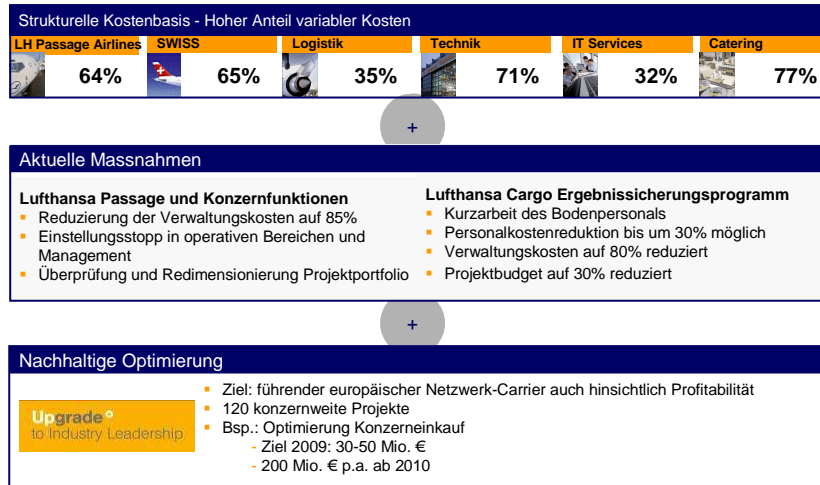
Doch der Anpassung der Kapazitäten muss auch die Anpassung der Kostenbasis folgen.

Wir haben in den letzten Jahren hart daran gearbeitet, den Anteil der variablen Kosten auf Konzernebene und in allen Geschäftsfeldern zu erhöhen. Dies ist uns auch gelungen. Vor allem dank flexiblerer Arbeitszeitmodelle können wir in vielen Bereichen heute deutlich besser als früher auf Auslastungsspitzen oder Zeiten geringer Auslastung reagieren, ohne Zusatzkosten oder Leerkosten zu verursachen.

Darüber hinaus muss durchaus erwähnt werden, dass die durch die Bundesregierung veranlassten Lockerungen der Bedingungen zur Einführung der Kurzarbeit sehr hilfreich sind.

Doch diese Anpassungen können bei einer derart drastischen Veränderung der Rahmenbedingungen nur ein erster Schritt sein. Wir haben daher im Konzern und in allen Geschäftsfeldern zusätzliche Ergebnissicherungsprogramme eingeleitet. Bei den Lufthansa Passage Airlines und auf Konzernebene haben wir bereits im Sommer 2008 ein 250 Mio. Euro-Maßnahmenpaket gestartet. In diesem Jahr werden die eingeleiteten Maßnahmen noch intensiviert und erweitert.

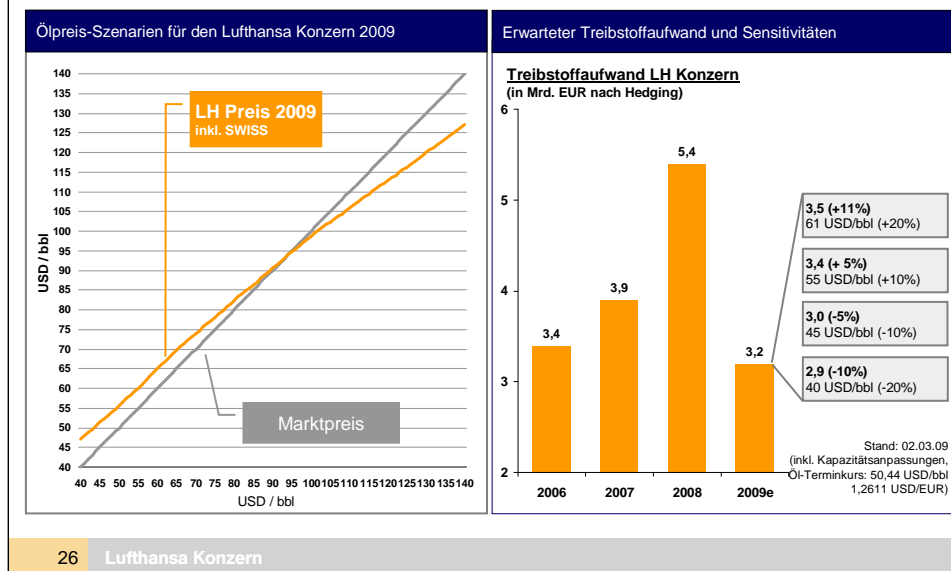
Die variable Kostenbasis reagiert flexibel auf die veränderte Produktion und Nachfrage. Zahlreiche Kostensenkungen umgesetzt.



Die Lufthansa Cargo hat neben den genannten Kapazitätsanpassungen ebenfalls umfangreiche Aktivitäten eingeleitet, um auf die beobachteten und zu erwarteten Umsatzeinbußen zu reagieren. Neben der Anmeldung von Kurzarbeit für 2.600 Beschäftigte umfassen diese unter anderem die Reduzierung der Sachkosten auf 80 Prozent des Vorjahresniveaus und die Überprüfung des Projektportfolios mit dem Ziel, das ursprünglich hierfür geplante Budget um 70 Prozent zu reduzieren. Insgesamt erwartet Lufthansa Cargo durch diese Maßnahmen eine Einsparung im dreistelligen Millionenbereich.

Damit nicht nur kurzfristig optimiert, sondern die Profitabilität auch nachhaltig gestärkt wird, laufen auch die Projekte unserer Konzerninitiative Upgrade to Industry Leadership unvermindert weiter. Das Projektportfolio umfasst inzwischen über 100 Projekte, von denen wir nun erste spürbare Resultate verzeichnen können.

Erwarteter Treibstoffaufwand sinkt deutlich



26 Lufthansa Konzern

Ich habe es eben bereits erwähnt – auch unsere Treibstoffkosten sind 2008 stark gestiegen und machen heute rund ein Fünftel unseres gesamten operativen Aufwands aus. Auch hier hat sich unsere langfristig angelegte, strukturierte Methodik wieder einmal bezahlt gemacht.

Sie führte dazu, dass wir neben dem weniger starken Anstieg des Aufwands im ersten Halbjahr, in der zweiten Jahreshälfte deutlich stärker von dem drastischen Verfall des Ölpreises profitiert haben. Natürlich hat uns hier auch der Ausfall einiger für uns unvorteilhafter Kontrakte mit Lehman Brothers geholfen. Hauptverantwortlich ist jedoch unser Ansatz, der einzig und allein darauf abzielt, die Volatilität des Ölpreises abzufedern und ihren Einfluss auf unsere Profitabilität zu reduzieren. Ich glaube das vergangene Jahr ist der beste Beweis für die Vorteilhaftigkeit dieser Strategie, der Risikoabsicherung den Vorzug zu geben.

Und auch im laufenden Jahr wird sich unsere Hedgingstrategie auf unsere Ergebnisse auswirken. Zwar zahlen wir etwas mehr als den Marktpreis, dennoch profitieren wir weiterhin in hohem Maße von dem niedrigen Ölpreis-Niveau. Beim aktuellen Preis von rund 45 Dollar pro Barrel zahlen wir beispielsweise einen Aufschlag von lediglich rund 10 Prozent.

Für das laufende Jahr, für das wir zu 65 Prozent abgesichert sind, erwarten wir aktuell, basierend auf einem Öl-Terminkurs von 50,44 USD pro Barrel und einem Wechselkurs von 1,26 Dollar pro Euro, einen Treibstoffaufwand in Höhe von 3,2 Mrd. Euro. Dies bedeutet eine Entlastung von fast 2,2 Mrd. Euro gegenüber dem letzten Jahr. Ich warne jedoch davor, dies überzubewerten. Denn für diesen Rückgang gibt es gute Gründe: Der niedrige Ölpreis spiegelt die dramatisch eingebrochene Nachfrage aufgrund der überall auf der Welt rückläufigen wirtschaftlichen Aktivität wider, die sich gleichzeitig aber eben auch deutlich auf unsere Verkehrsleistung auswirkt und weiterhin auswirken wird.

Lufthansa hält an Bestellprogramm zur Flottenmodernisierung und mittelfristiger Investitionsplanung fest

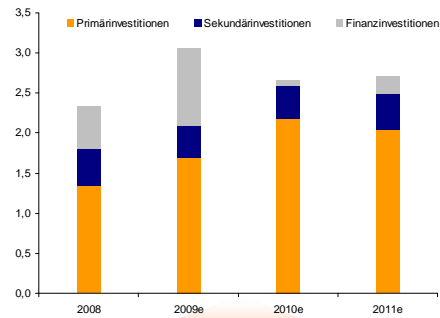
Auslieferungen 2009

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

100% Roll-over

* Hiervon 3 Schulfugzeuge für LH Flight Training

Capex Planung bis 2011 [in Mrd. EUR]



Finanzierung durch
Operativen Cashflow Liquidität Außenfinanzierung

Kontinuität und Langfristigkeit spielen auch bei unserer mittelfristigen Investitionsplanung eine wichtige Rolle.

Wir werden auch in dem aktuell herausfordernden Umfeld an unserer Investitionsplanung festhalten, denn es gibt gute Gründe für das Investitionsprogramm. Wir gehen derzeit für 2009 von Investitionen von insgesamt rund 3 Mrd. Euro aus. Ungefähr die Hälfte wird wieder auf Flugzeuge und Flugzeugteile entfallen. Anders als noch im Oktober erwarten wir jedoch nur noch den Zugang von 51 Flugzeugen im laufenden Jahr. Die im Vergleich zum Oktober reduzierte Anzahl spiegelt eine weitere Verzögerung der Auslieferung der ersten beiden A380 wider. Anstatt im Dezember 2009 erwarten wir die beiden ersten Maschinen nun erst Anfang 2010. Auf unsere operativen Pläne hat dies keinerlei Auswirkungen, da die beiden Maschinen ohnehin erst zum Sommerflugplan 2010 in Dienst gestellt werden sollen. Der relativ große Anteil der Finanzinvestitionen spiegelt die eingeplanten Übernahmen von Austrian Airlines und British Midland sowie den Erwerb von 45 Prozent an Brussels Airlines wider.

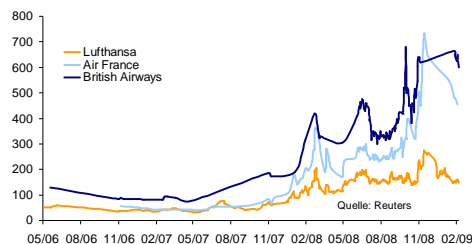
Wie Sie wissen, stehen sämtliche Transaktionen noch unter kartellrechtlichen und anderen Vorbehalten. Weitere Transaktionen sind derzeit nicht geplant.

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

Unterstützt werden wir im aktuellen Umfeld von unserer starken finanziellen Aufstellung. Auch wenn wir im laufenden Jahr anders als in der Vergangenheit unsere Investitionen wohl nicht vollständig aus dem operativen Cashflow zahlen werden, stehen uns dank unserer Solidität weitere Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. So verfügen wir zurzeit über eine Bruttoliquidität von rund 4 Mrd. Euro.

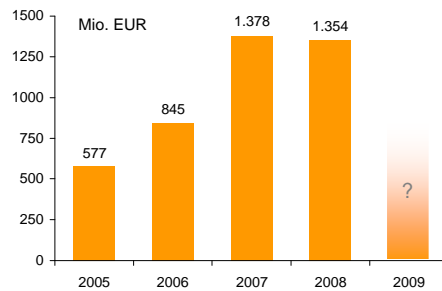
Neue Mittel stehen in diesen unsicheren Zeiten an den Finanzmärkten für niemanden selbstverständlich und schon gar nicht günstig zur Verfügung. Daher stellt neben einer soliden Kapitalstruktur die Beibehaltung des Investment Grade Ratings einen wichtigen Eckpfeiler unserer Finanzstrategie dar. Resultat dieses konsequenten Ansatzes ist eine leichtere Refinanzierung an den Finanzmärkten zu im Vergleich zu unseren Wettbewerbern deutlich besseren Konditionen. Aktuell sind wir in Europa die einzige Airline mit einem Investment Grade Rating.

In diesem Zusammenhang spricht die Tatsache, dass wir in Zeiten der Finanzkrise nach verschiedenen Leasingtransaktionen Ende letzten Jahres im Februar auch ein Schuldscheindarlehen begeben konnten, bereits eine deutliche Sprache. Umfang und die erzielten Konditionen unterstreichen unsere Bonität und damit die Flexibilität unserer Finanzierungsmöglichkeiten noch einmal eindrucksvoll: Hatten wir zu Beginn noch ein Volumen von ca. 300 Mio. Euro angepeilt, standen am Ende 600 Mio. Euro zu Buche – und das zu sehr attraktiven Konditionen.

Sie sehen – wir sorgen vor und sind nicht nur operativ sondern auch finanziell flexibel genug, um unseren Kurs auch in turbulenteren Zeiten beibehalten zu können.

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

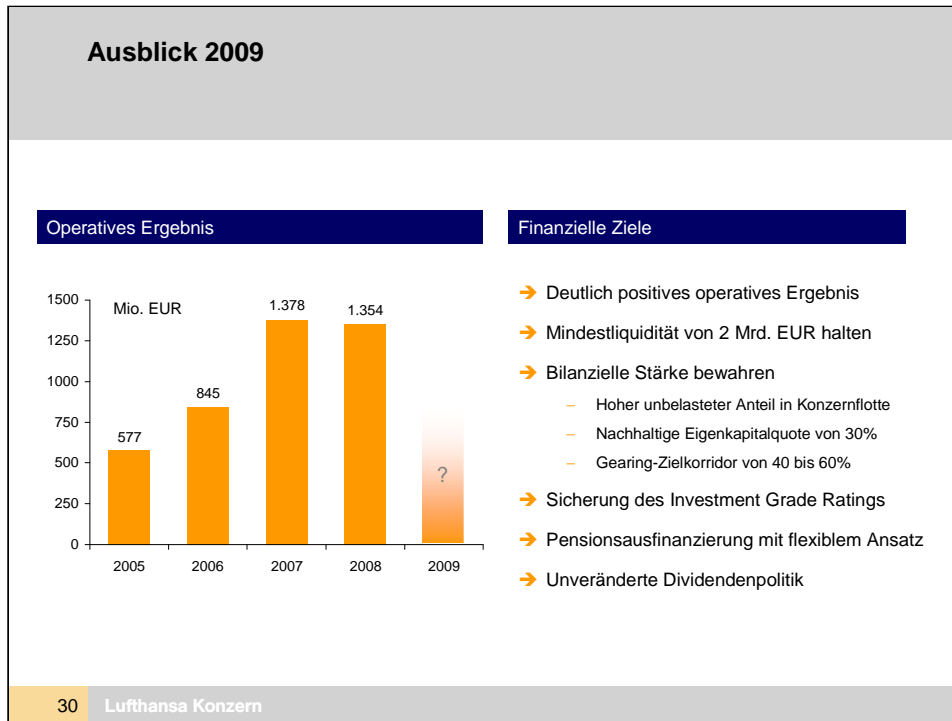
Damit das so bleibt, werden wir auch in Zukunft ein großes Augenmerk auf eine weiterhin solide Bilanz legen. Ein herausforderndes Umfeld gilt für uns nicht als Entschuldigung, es ist für uns vielmehr ein Zeichen, dass wir kein bisschen nachlassen, sondern unsere Anstrengungen eher noch verstärken müssen.

Auch unsere weiteren Ziele gelten daher unverändert:

Wir wollen jederzeit auf eine strategische Mindestliquidität von 2 Mrd. Euro zurückgreifen können.

Wir wollen darüber hinaus unser Investment Grade Rating sichern und

wir wollen die Ausfinanzierung unserer Pensionsverpflichtungen fortsetzen, wobei wir hier – ebenso wie bei der unveränderten Dividendenpolitik – natürlich die weitere Entwicklungen an den Finanzmärkten im Auge behalten werden und – falls nötig – flexibel auf weitere Veränderungen reagieren werden.



Diese Entwicklungen an den Finanzmärkten, vor allem aber auch die Dauer des momentanen weltwirtschaftlichen Abschwungs sind – für Sie wie für mich – nach wie vor völlig unklar. Gerne würde ich optimistischen Einschätzungen, die von einer Belebung im zweiten Halbjahr ausgehen, Glauben schenken. Leider fehlen mir die Begründungen und entsprechende Fundamentaldaten für diese Aussichten. In einem solchen Szenario würde ich es als nahezu fahrlässig bezeichnen, wenn ich Ihnen heute eine punktuelle Einschätzung zur genauen operativen Entwicklung der Lufthansa geben würde.

Eines jedoch steht für mich fest: Wir sind bestens gerüstet für die Stürme die uns noch erwarten und werden auch 2009 wieder einen deutlichen operativen Gewinn erzielen. Die tatsächliche Höhe hängt von vielen Faktoren ab, über die wir heute nur mutmaßen können. Allen voran die Entwicklung der Nachfrage in den nächsten Monaten. Sobald uns unser Bordradar ein klareres Bild zeichnet, werden wir dieses selbstverständlich auf diesen Projektor werfen und mit Ihnen teilen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



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.