



Bilanzpresse- und Analystenkonferenz für das Geschäftsjahr 2010

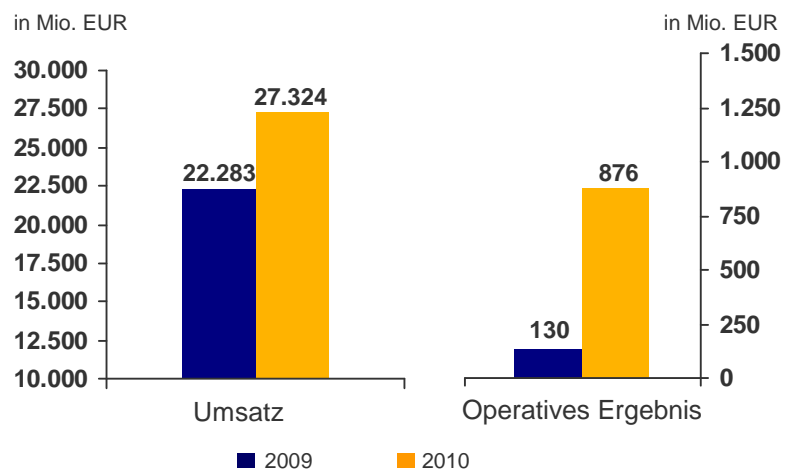
Stephan Gemkow
Vorstand Finanzen und Aviation Services
Frankfurt/Main, 17. März 2011



Lufthansa

Eckdaten des Konzerns

Geschäftsjahr 2010



in Mio. EUR	FY 2010	vs. VJ
Umsatzerlöse	27.324	+22,6%
-davon Verkehrserlöse	22.268	+26,5%
Operatives Ergebnis	876	+573,8%
vgl. operative Marge [in %]	4,1%	+2,7PP
EBIT	1.335	+599,0%
Konzernergebnis	1.131	-
Operativer Cashflow	3.075	+54,4%
Investitionen (brutto)	2.273	-5,5%
Cash Value Added (CVA)	71	-

in Mio. EUR	31.12.10	31.12.09
Nettokreditverschuldung	1.596	2.195
Eigenkapitalquote [in %]	28,4%	23,5%
Marktkapitalisierung	7.490	5.381

Vorjahreswerte wurden um Effekte aus der geänderten Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten (IAS 39) angepasst

Das Jahr 2010 war durch eine äußerst dynamische Markterholung aber auch durch zahlreiche negative Sondereffekte geprägt

Winter Ops (Jan)



ca. -20 Mio. EUR



ca. -50 Mio. EUR

Pilotenstreik (Feb)



Passagiere	+17,9%
Fracht/Post [in t]	+18,2%
Verkehrserlöse [in EUR]	+26,5%
Veränderung 2010 vs. 2009	

Luftraumsperrung (Apr)



ca. -200 Mio. EUR



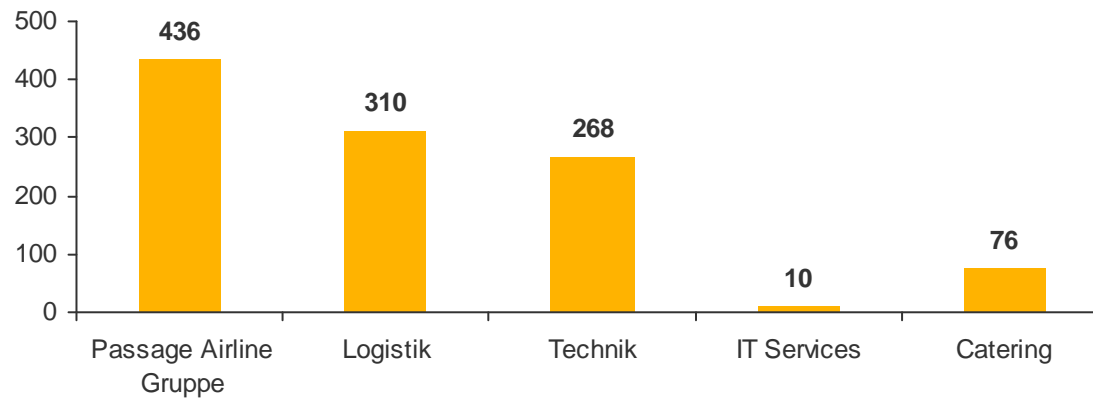
ca. -70 Mio. EUR

Winter Ops (Dez)

Alle Geschäftsfelder trugen zum Ergebniserfolg bei Lufthansa konnte die Outperformance 2010 fortsetzen

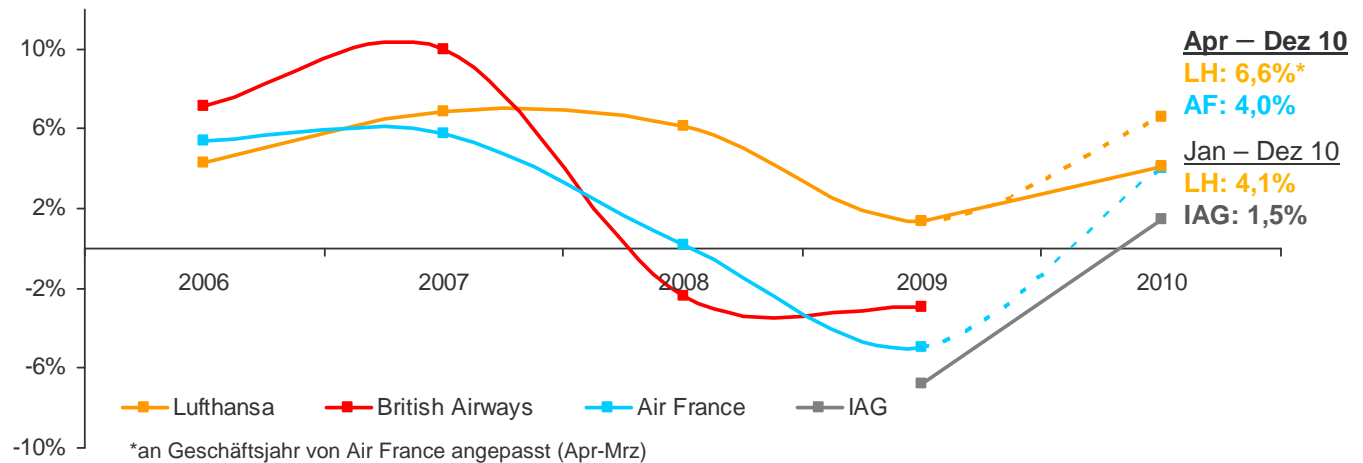
Alle Geschäftsfelder tragen zur positiven
Ergebnisentwicklung bei.

Ergebnisbeiträge der Geschäftsfelder 2010 in Mio. EUR



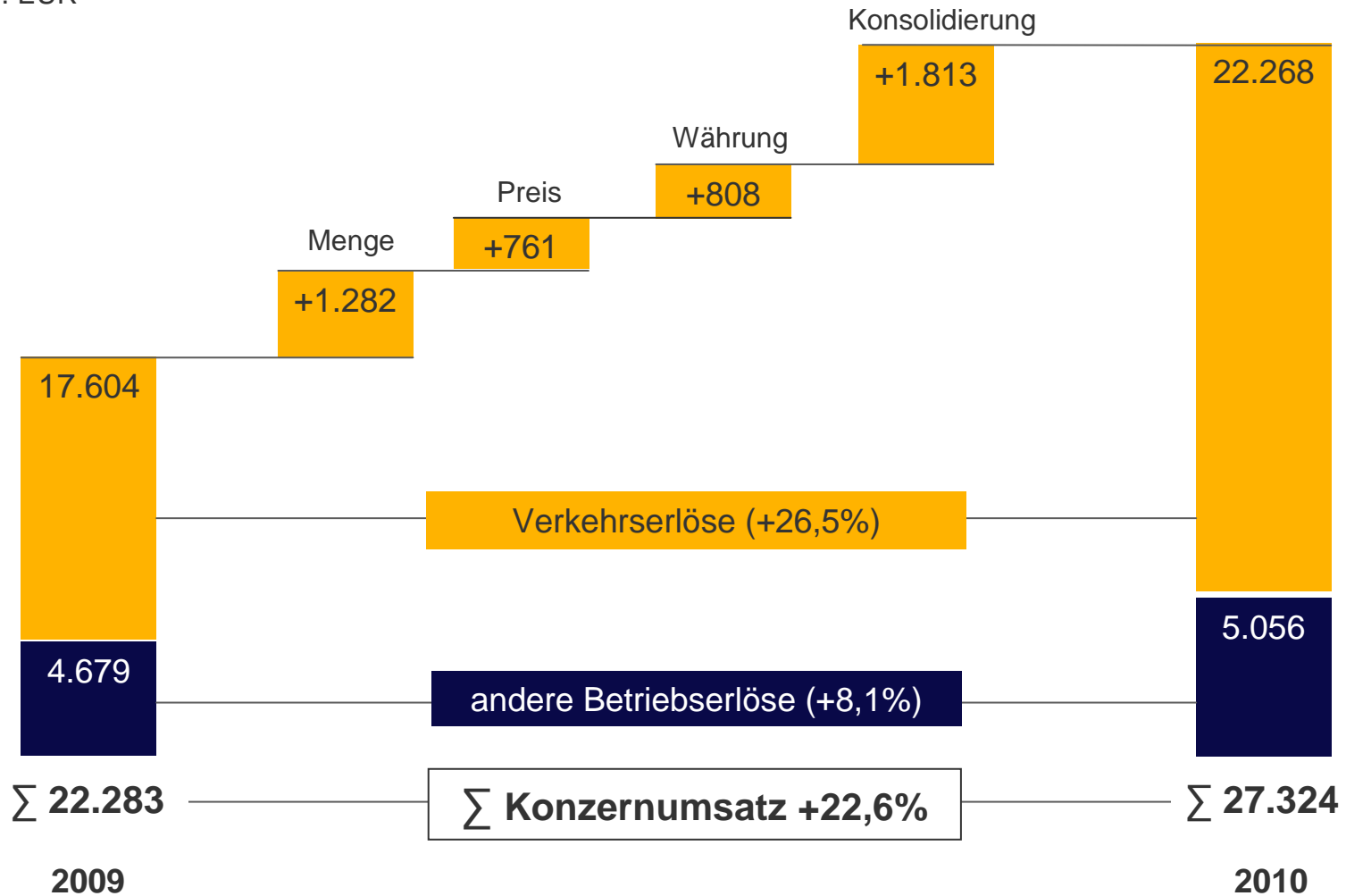
Stabil und profitabel
in der Krise. Im Auf-
schwung setzt Lufthansa
die Outperformance fort.

Vergleichbare operative Margen Lufthansa vs. Peers



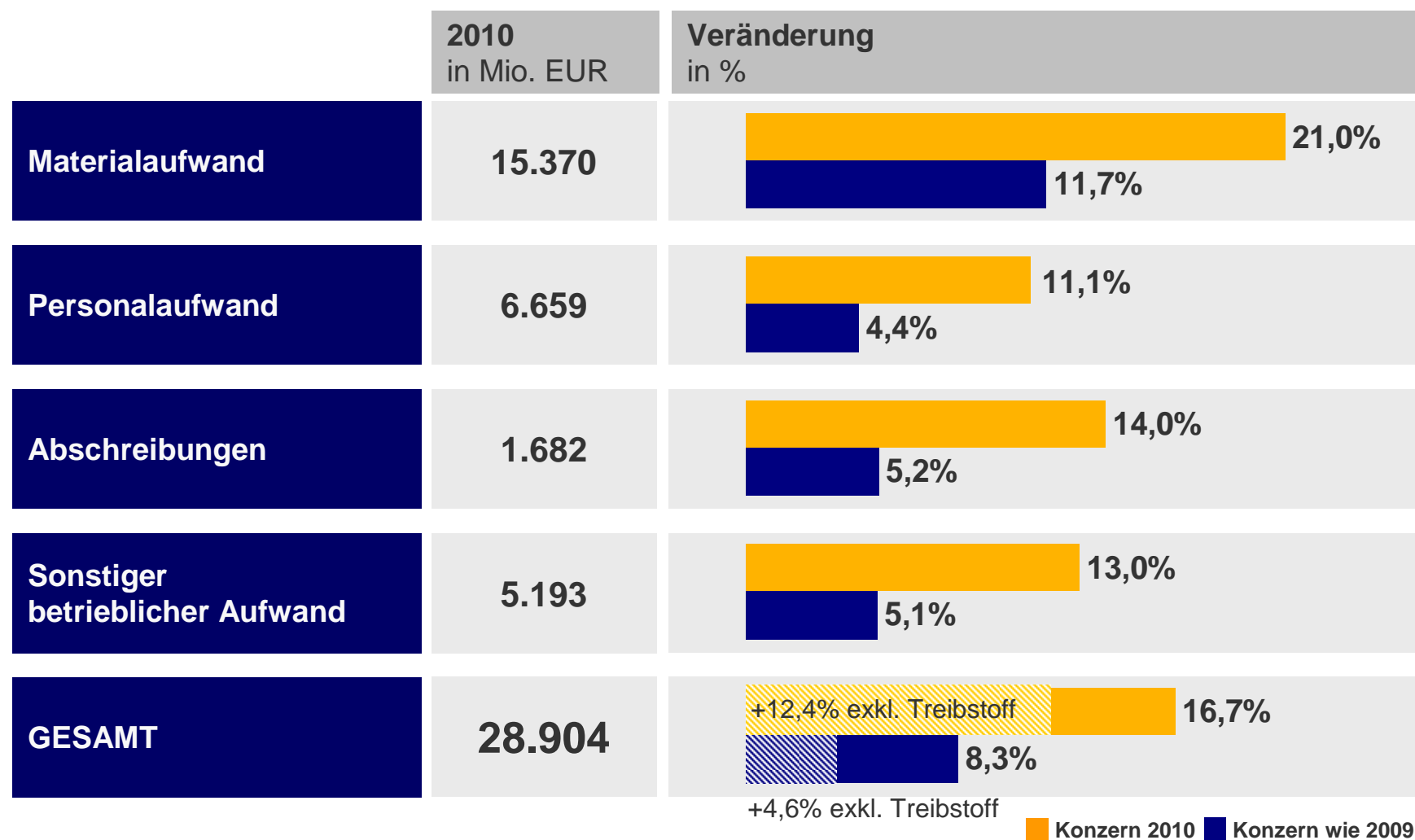
Entwicklung des Konzernumsatzes Geschäftsjahr 2010 vs. 2009

in Mio. EUR



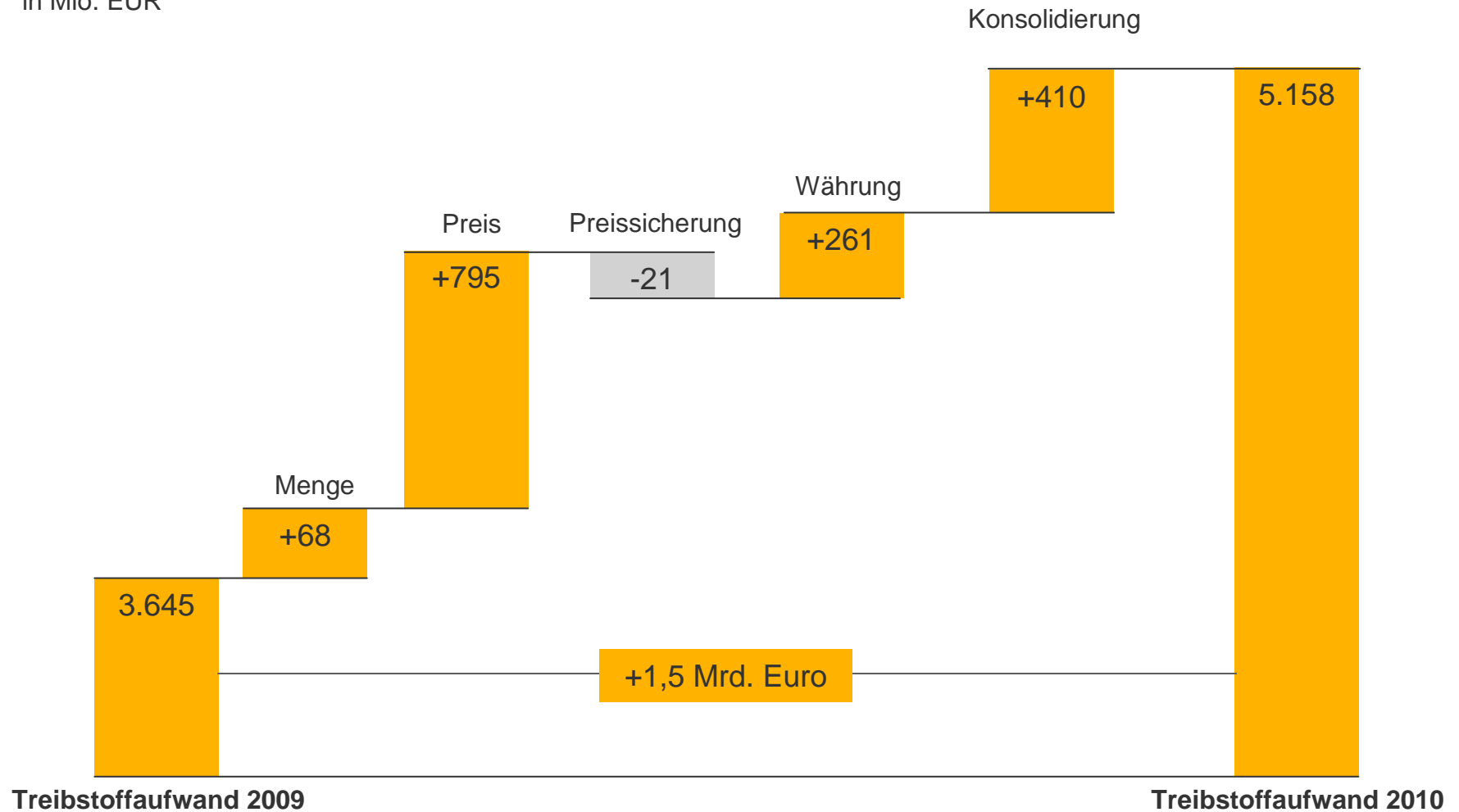
Entwicklung des betrieblichen Aufwands

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009



Entwicklung der Treibstoffkosten Geschäftsjahr 2010 vs. 2009

in Mio. EUR



Operatives Ergebnis

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009

in Mio. EUR	2010	2009	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.240	271	+969
Ergebnis Anlagevermögen/Finanzinvestitionen	-261	-46	-215
- davon Flugzeuge	-61	-19	-42
- davon Finanzanlagen	-181	-28	-153
Stichtagskursbewertungen/Finanzschulden	24	6	+18
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	19	-6	+25
Außerplanmäßige Abschreibungen	88	92	-4
Auflösung von Rückstellungen	-234	-187	-47
Operatives Ergebnis	876	130	+746
Vgl. operative Marge*	4,1%	1,4%	+2,7PP

* Vergleichbare operative Marge = (operatives Ergebnis + Rückstellungsaufösungen) / Umsatz

EBIT, EBITDA und Konzernergebnis

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009

in Mio. EUR	2010	2009	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.240	271	+969
Beteiligungsergebnis	104	58	+46
übrige Finanzposten	-9	-138	+129
- davon Wertberichtigung Fraport (Q1 2009)	-	-140	-
EBIT	1.335	191	+1.144
Abschreibungen	1.682	1.475	+207
Abschreibungen auf Finanzanlagen	32	172	-140
EBITDA	3.049	1.838	+1.211
Zinsergebnis	-357	-325	-32
Ertragssteuern	+165	+112	+53
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-12	-12	0
Konzernergebnis	1.131	-34	+1.165
Ergebnis pro Aktie (in EUR)	2,47	-0,07	+2,54
Dividendenvorschlag (in EUR)	0,60	-	+0,60

Kapitalflussrechnung

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009

in Mio. EUR	2010	2009	vs. VJ
Ergebnis vor Ertragssteuern	978	-134	+1.112
Abschreibungen	1.688	1.708	-20
Ergebnis aus Abgang von Anlagevermögen	-209	-27	-182
Beteiligungsergebnis	-104	-58	-46
Zinsergebnis	357	325	+32
Ertragssteuern	-110	48	-158
Veränderung Working Capital	475	129	+346
Operativer Cashflow	3.075	1.991	+1.084
Investitionen (netto)	-1.450	-1.740	+290
Free Cashflow	1.625	251	+1.374
Flüssige Mittel per 31.12.2010	5.380	4.439	+941
Liquiditätsreserve (langfristige Wertpapiere)	231	226	+5
Gesamtliquidität des Konzerns	5.611	4.665	+946

Eckdaten der Geschäftsfelder

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009



in Mio. EUR	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	IT Services	Catering
Umsatz (Veränd. VJ)	20.912 (+24,5%)	2.795 (+43,3%)	4.018 (+1,4%)	595 (-1,7%)	2.249 (+7,0%)
Operatives Erg. (Veränd. VJ)	436 -	310 -	268 (-15,2%)	10 (-37,5%)	76 (+5,6%)
vgl. op. Marge (Veränd. VJ)	3,0% (+2,2P.)	11,4% (+19,4P.)	7,4% (-0,9P.)	1,8% (-1,0P.)	3,4% (-0,1P.)
EBITDA (Veränd. VJ)	2.601 (+81,9%)	445 -	412 (-5,5%)	45 (-16,7%)	174 (+45,0%)
CVA (Veränd. VJ)	-198 (+71,4%)	233 -	172 (+4,9%)	-23 -	-28 (+58,8%)

Entwicklung der Verkehrsgebiete in der Passage Airline Gruppe*

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009

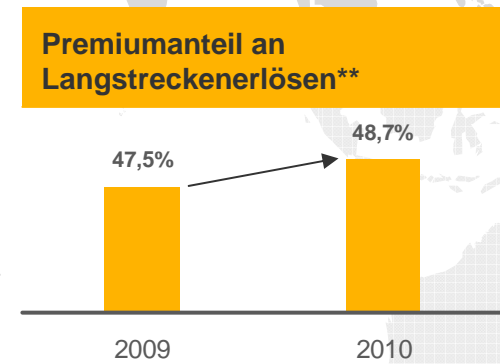
Amerika	
ASK	+ 7,4%
PKT	+ 7,9%
SLF	+ 0,3PP
Yield pro PKT	+ 17,9%
Verkehrserlöse	+ 27,2%

Europa	
ASK	+ 19,8%
PKT	+ 23,3%
SLF	+ 2,0PP
Yield pro PKT	- 3,6%
Verkehrserlöse	+ 18,9%

Asien / Pazifik	
ASK	+ 7,7%
PKT	+ 11,7%
SLF	+ 3,1PP
Yield pro PKT	+ 17,6%
Verkehrserlöse	+ 31,4%

Total	
ASK	+ 13,3%
PKT	+ 15,2%
SLF	+ 1,4PP
Yield pro PKT	+ 8,4 %
Verkehrserlöse	+ 24,9%

Nahe Osten / Afrika	
ASK	+ 16,6%
PKT	+ 19,3%
SLF	+ 1,7PP
Yield pro PKT	+ 8,3%
Verkehrserlöse	+ 29,3%



* Exkl. Germanwings

** Lufthansa Passage

Eckdaten der Airlines in der Passage Airline Gruppe

Geschäftsjahr 2010 vs. 2009



in Mio. EUR	Lufthansa	SWISS	Austrian Airlines*	bmi**	germanwings
Umsatz (Ver. VJ)	13.986 (+13,4%)	3.459 (+24,9%)	2.033 -	896 -	630 (+8,6%)
Op. Erg. (Ver. VJ)	382 -	298 (+220,4%)	- 66 -	- 145 -	- 39 -
EBITDA (Ver. VJ)	1.988 (+87,0%)	531 (+90,9%)	169 -	- 117 -	- 9 (-113,5%)

* Austrian Airlines seit September 2009 vollkonsolidiert

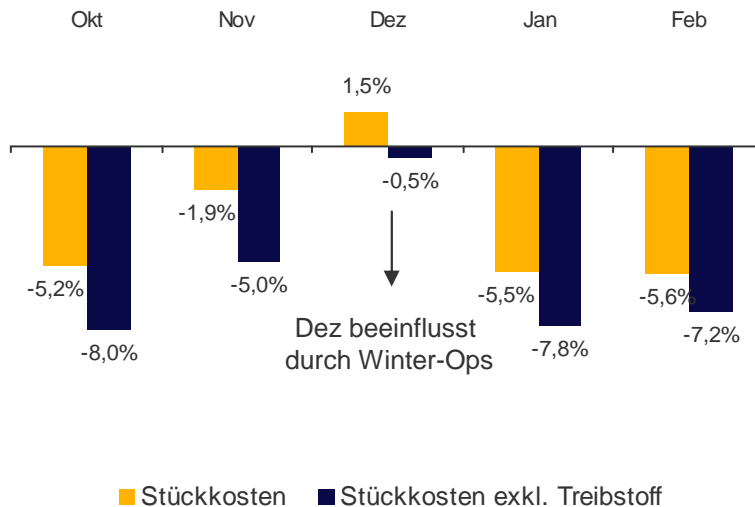
** bmi seit Juli 2009 vollkonsolidiert

Die laufenden Kostenmanagement- und Restrukturierungsmaßnahmen zeigen bereits deutliche Wirkung

Lufthansa

- Climb 2011
 - 2010: 230 Mio. EUR Einsparungen erreicht
 - 2011: >350 Mio. EUR Einsparungen erwartet
 - 2012: Volles Ergebnispotenzial von 1 Mrd. Euro
- Stückkostensenkungen realisieren sich

Stückkosten im Europaverkehr LH Passage vs. VJ



Austrian

- 2010: Kostensenkung von 250 Mio. Euro erreicht
- Personal-Ziel erreicht: FTEs sinken auf ca. 5.700 (-1.300)
- Ausblick für 2011: Turnaround zu „operativem Gewinn“
- Integration in JV Atlantic++ ab Mitte 2011

Weiteres Synergiepotenzial identifiziert:



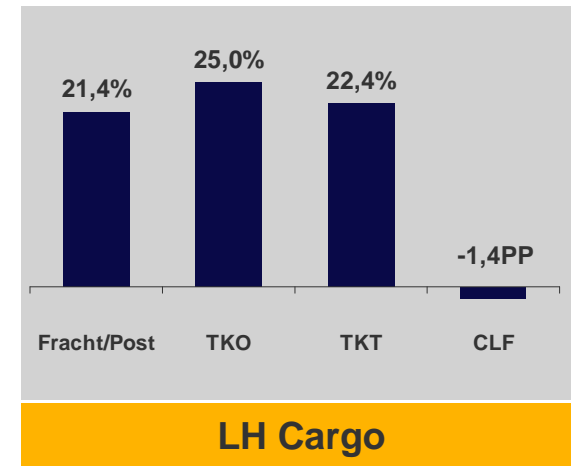
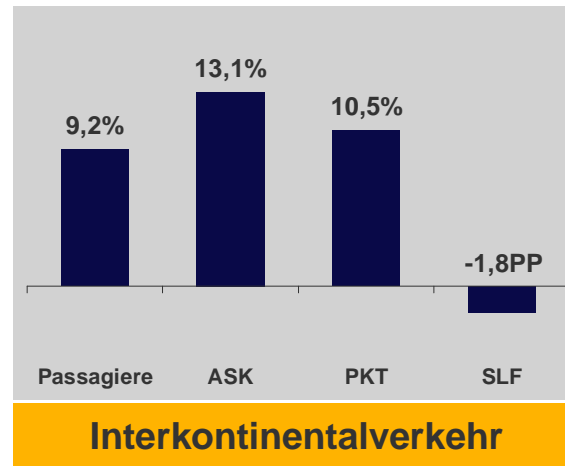
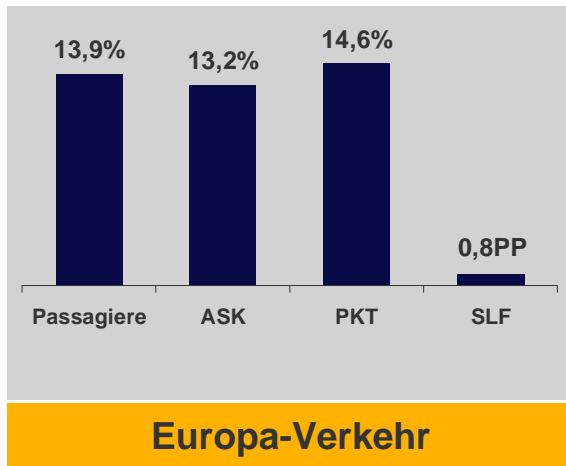
British Midland International

- 2010: Geplante Einsparungen (ca. 60 Mio. GBP) erreicht
- Redimensionierung: Kapazität -25%, Personal -20%
- Produktivitätssteigerungen: Cockpit +14%, Kabine: +11%
- Integration in JV Atlantic++ ab Mitte 2011 geplant

Weiteres Synergiepotenzial identifiziert:



Absatzwachstum setzt sich im Passagier- und Cargogeschäft fort Januar-Februar 2011, Veränderung vs. Vorjahr



- Wettbewerbsintensives Preisumfeld
- Rollover führt zu reduzierten Stückkosten und erhöhter Kapazität
- Zusätzliches Angebot vollständig abgesetzt

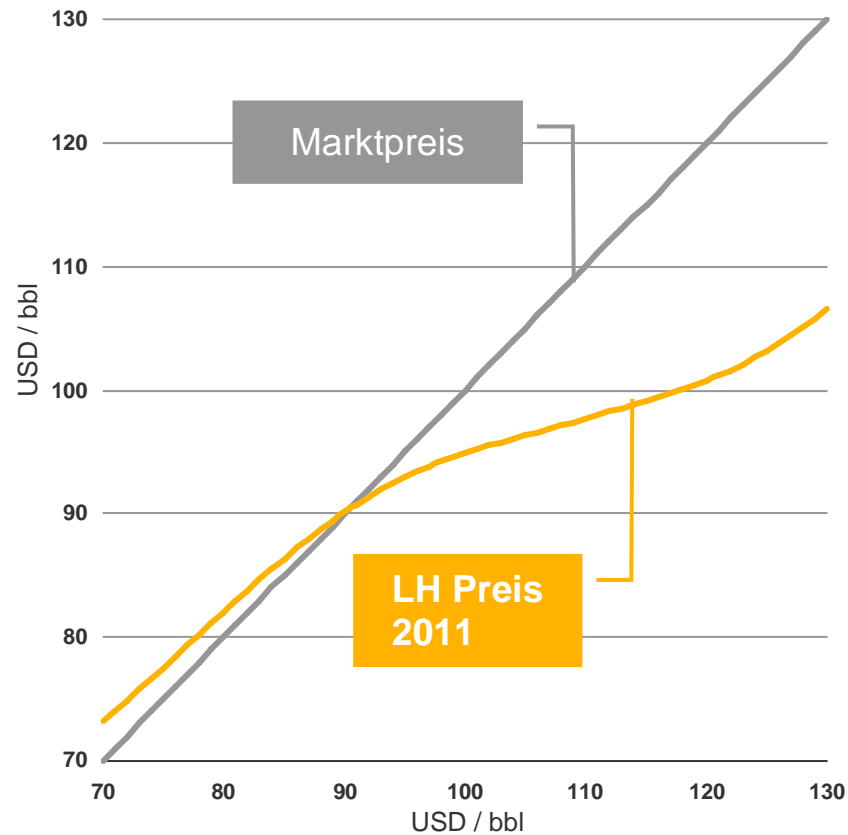
- Absatzwachstum setzt sich fort
- Gleichzeitig moderate Yieldsteigerung
- Asien / Pazifik mit stärkster Wachstumsdynamik

- Kapazitätswachstum aufgrund vollständig reaktiver MD11 Flotte, AUA und AeroLogic
- Weiterhin positive Absatz- und Yield-Entwicklung

Treibstoff Ausblick und Hedging

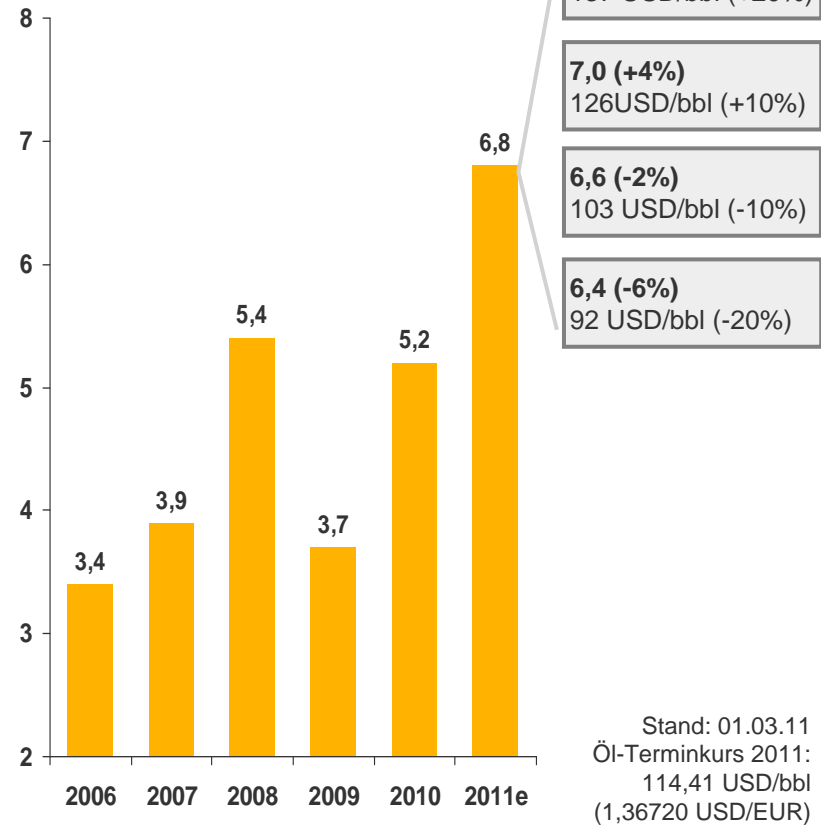
Ab einem Ölpreis von 91 USD profitiert Lufthansa von Sicherungen

Ölpreis-Szenarien für Lufthansa Konzern 2011



Erwarteter Treibstoffaufwand und Sensitivitäten

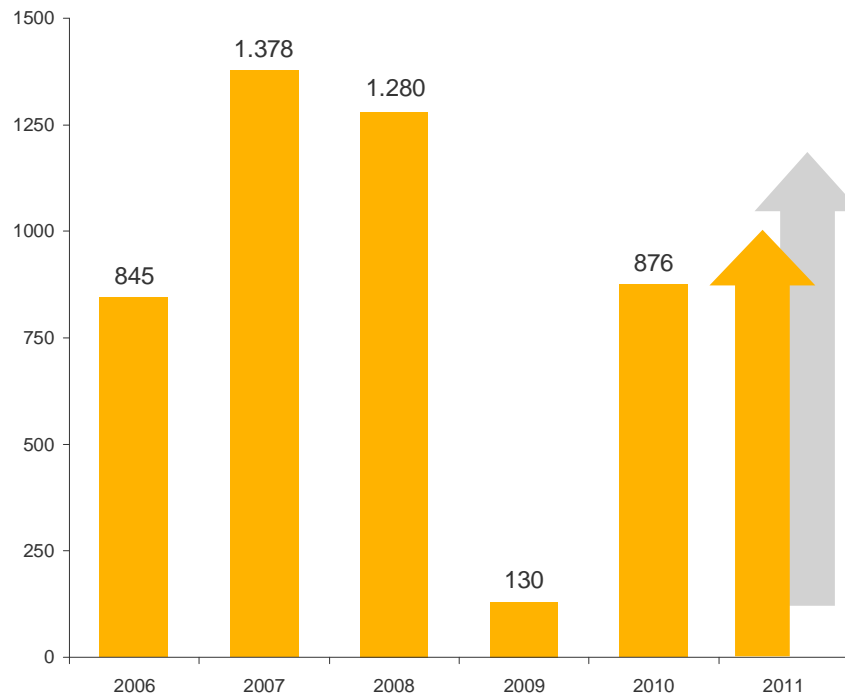
Treibstoffaufwand LH Konzern
(in Mrd. EUR nach Hedging)



Ausblick Konzern

Entwicklung des operativen Ergebnisses

in Mio. EUR



Ausblick 2011

- Fortsetzung des Umsatzwachstums
- Gegenwind:
 - ansteigender Ölpreis
 - intensiver Wettbewerb
 - Luftverkehrssteuer
 - anstehende Tarifgespräche
- Operatives Ergebnis über Vorjahr
- Voraussetzungen für Dividendenausschüttung dürften erfüllt werden
- Free Cashflow trotz intensiven Flottenerneuerungsprogramms
- Wertschaffung und Erwirtschaftung eines positiven CVA angestrebt

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.



Vielen Dank!

**Bilanzpresse- und Analystenkonferenz
für das Geschäftsjahr 2010**

Stephan Gemkow
Vorstand Finanzen und Aviation Services
Frankfurt/Main, 17. März 2011



Lufthansa