



Lufthansa

A STAR ALLIANCE MEMBER 

Lufthansa Group

Passage Airline Gruppe

Logistik

Technik

IT-Services

Catering

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz zum Geschäftsbericht 2011

Sendesperrfrist:

**15. März 2012 / Beginn der Rede (von
Christoph Franz)**

Ausführungen von
Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstandes
Deutsche Lufthansa AG

Frankfurt, 15. März 2012

- Es gilt das gesprochene Wort -

**Pressekonferenz / Analystenkonferenz zum Geschäftsjahr 2011
Bericht des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG,
Christoph Franz, Frankfurt, 15. März 2012**

Sperrfrist: Beginn der Rede

- Es gilt das gesprochene Wort -

I. Begrüßung

Meine Damen und Herren,

herzlich willkommen zu unserer Konferenz. Neben den wesentlichen Kennzahlen des zurückliegenden Geschäftsjahres werde ich mich heute auf drei Themen konzentrieren:

- die Konkretisierung unserer strategischen Ausrichtung,
- die Eckpunkte zu unserem neuen Ertragssteigerungsprogramm SCORE
- und die aktuellen Rahmenbedingungen für unsere Industrie.

Herr Gemkow wird vertiefendes Zahlenmaterial zu allen Geschäftsfeldern und den Airlines unserer Gruppe präsentieren. Und natürlich werden wir auch einen Blick nach vorne wagen, wobei dies so früh im Jahr naturgemäß schwierig ist.

II. Eckdaten Konzern/ Entwicklung der Geschäftsfelder

Lassen Sie mich mit den guten Nachrichten beginnen: Alle Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns haben das Geschäftsjahr 2011 mit einem positiven operativen Ergebnis abgeschlossen. Mit Blick auf unsere Wettbewerber und die schwierigen Rahmenbedingungen des vergangenen Jahres ist das keine Selbstverständlichkeit. Allerdings haben die „fliegenden Töchter“ durch zahlreiche externe Einflüsse Ergebnisse deutlich unter Vorjahr erwirtschaftet.

Die wichtigsten Kennzahlen vorab:

- Wir haben den Umsatz im Konzern um fast 9 % gesteigert.
- Das operative Ergebnis liegt bei 820 Millionen Euro.

- Das Konzernergebnis ist mit einem Verlust von 13 Millionen Euro weniger erfreulich. Hier haben sich besonders die negativen Ergebnis- und Bewertungseffekte der bmi bemerkbar gemacht.
- Die Zahl der Fluggäste ist wieder gestiegen: 2011 haben wir erstmals die 100 Millionen-Marke durchbrochen (100,6 Millionen Fluggäste). Das entspricht einem Anstieg von mehr als 8 %.
- Lufthansa hat auch 2011 wieder in erheblichem Umfang investiert: rund 2,6 Milliarden Euro – der größte Teil davon für treibstoffsparendes und deutlich leiseres Fluggerät.
- Trotz dieser Rekordinvestition konnten wir einen Free-Cash-Flow von mehr als 700 Millionen Euro ausweisen.
- Die Eigenkapitalquote bleibt auf hohem Niveau und liegt bei 28,6 %. Gleichzeitig hat sich aber – wenn auch erwartungsgemäß – die Nettokreditverschuldung auf 2,3 Milliarden Euro erhöht. Langfristig müssen wir die Entwicklung der Nettokreditverschuldung in einem vertretbaren Rahmen halten.
- Insgesamt ist das Finanzprofil des Konzerns weiterhin stabil. Unsere Ertragsstärke war ausreichend, um die Kapitalkosten zu verdienen und 99 Millionen Euro Wert zu schaffen (CVA).

In Abweichung von unserer Dividendenpolitik werden wir der Hauptversammlung eine Dividende von 25 Cent je Aktie vorschlagen. Damit möchten wir gerade unsere langfristig ausgerichteten Aktionäre, in einem für unser Finanzprofil vertretbaren Rahmen, am operativen Erfolg des Jahres 2011 teilhaben lassen. Gleichzeitig möchten wir auch ein Zeichen des Dankes für Vertrauen und Treue in einem schwierigen Börsenjahr setzen, in dem auch der Kranich an der Börse viele Federn lassen musste.

Meine Damen und Herren, alle Geschäftsfelder des Konzerns haben hart gearbeitet. Alle haben sich im globalen Wettbewerb behauptet. Das Geschäftsfeld **Passage Airline Gruppe** konnte Marktanteile in Deutschland und Europa zurückgewinnen und ist auch global durch kommerzielle Joint Ventures wie Atlantic++ oder Japan+ gut gerüstet. Die Entwicklung der einzelnen Airlines innerhalb der Gruppe verlief unterschiedlich. Das ist sicher keine Überraschung.

Die **Lufthansa Passage** hat das Projekt Climb2011 erfolgreich abgeschlossen.

Die Zahl der Passagiere ist 11 % höher als im Vorjahr. Auch die Erlöse sind gestiegen. Dennoch hat sich das Ergebnis halbiert – bedingt durch zahlreiche Zusatzbelastungen – wie etwa die Luftverkehrssteuer oder den rasant gestiegenen Ölpreis.

Allein die Kosten für Kerosin stiegen im Vergleich zum Vorjahr im Passagiergeschäft um mehr als 25 %.

- *Gesamtkosten für Kerosin Passage-Airline-Gruppe: 5,8 Milliarden Euro*
- *Mehraufwand Passage-Airline-Gruppe: 1,2 Milliarden Euro*
- *Mehraufwand Konzernweit: 1,3 Milliarden Euro*

Die Ergebnisse im Europaverkehr haben sich zwar verbessert – das ist die gute Nachricht. Aber diese Fortschritte wurden durch den erhöhten Wettbewerbsdruck im Interkontinentalverkehr überdeckt.

SWISS hat das Geschäftsjahr 2011 wieder sehr erfolgreich abgeschlossen. Das Ergebnis lag aber unter Vorjahr, auch deshalb, weil sich hier der starke Franken negativ ausgewirkt hat.

Austrian Airlines steht vor weiteren einschneidenden Sanierungsschritten. Das operative Ergebnis hat sich gegenüber Vorjahr leicht verbessert, ist aber immer noch deutlich negativ. Die Lage ist ernst. Jaan Albrecht, der im November letzten Jahres den Vorstandsvorsitz übernommen hat, verhandelt hart mit den Tarifpartnern und allen anderen Stakeholdern, um das Überleben der AUA zu sichern.

In diesem Kontext hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa gestern einer Erhöhung des Eigenkapitals der Austrian Airlines von bis zu 140 Millionen Euro zugestimmt – allerdings nur unter der Bedingung, dass erfolgsversprechende Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden. Ebenfalls zugestimmt wurde dem Lease von sieben Flugzeugen der A320-Familie durch Austrian Airlines, um die Mittelstrecken-Flotte der AUA zu harmonisieren. Im Gegenzug werden alle 11 Flugzeuge der Boeing 737-Familie aus der Flotte genommen und verkauft. Mit diesen Beschlüssen soll ein deutliches Signal der Unterstützung für das

Restrukturierungsprogramm der Austrian Airlines gesetzt werden. Gleichzeitig erwarten wir als unerlässlichen Beitrag von den Betriebspartnern und den Gewerkschaften für den Bordbereich ein deutliches Entgegenkommen hinsichtlich marktgerechter, wettbewerbsfähiger Beschäftigungsbedingungen. An die österreichische Regierung appellieren wir, dass sie die für den Betrieb unserer Fluggesellschaft notwendigen Rahmenbedingungen schafft und sich an die beim Kauf der AUA gemachten Zusagen hält. Vor allem erwarten wir eine vollständige Abschaffung der dortigen Luftverkehrssteuer, denn diese wurde erst nach dem Kauf der AUA beschlossen. Das hat die Bedingungen für die AUA im internationalen Wettbewerb zusätzlich erschwert.

Aber nun zurück zur Bilanz 2011:

Germanwings hat 2011 ihr Streckennetz optimiert und sich von unrentablen Strecken getrennt. Die kommerzielle Kooperation mit Lufthansa wurde weiter vertieft. Durch die Einführung der Luftverkehrssteuer hat unsere Low-Cost-Carrier im Geschäftsjahr 2011 erhebliche Einbußen verzeichnet. Mit einem Umsatzanteil der Luftverkehrssteuer von 5,4 % war Germanwings die am stärksten betroffene Airline. Das operative Ergebnis war deutlich negativ.

Besonders im Fokus stand im vergangenen Jahr **British Midland**. Hier haben Management und Mitarbeiter hart gekämpft. Es hat nicht gereicht. Trotz umfassender Restrukturierungsmaßnahmen konnte der turnaround nicht geschafft werden. Zu einem Verkauf gab und gibt es leider keine Alternative.

Lufthansa Cargo hat trotz rückläufiger Wachstumsdynamik das zweitbeste Ergebnis in ihrer Geschichte eingefahren. Das Nachtflugverbot, das seit Ende Oktober 2011 gilt, hat aber bereits zu erheblichen Belastungen geführt. (Auf dieses Thema komme ich später noch kurz zu sprechen.)

Auch **Lufthansa Technik** hat wieder substantiell zum Gewinn des Konzerns beigetragen. Trotz Sonderbelastungen durch einige langfristige Verträge konnte unser MRO-Geschäftsfeld fast wieder an das Vorjahresergebnis anknüpfen.

Bei **Lufthansa Systems** hat sich der operative Gewinn deutlich verbessert. Die Restrukturierungsmaßnahmen greifen. Insgesamt bleibt das Umfeld für unsere IT-Tochter jedoch schwierig.

LSG SkyChefs blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurück. Umsatz und Ergebnis konnten abermals gesteigert werden.

Auch unsere Service- und Finanzgesellschaften – dies noch abschließend – zeigen eine erfreuliche Geschäftsentwicklung und haben Umsatz und Ergebnis deutlich verbessert.

Zusammengefasst lässt sich festhalten:

- Wir haben ein ordentliches Ergebnis abgeliefert – nicht mehr, aber auch nicht weniger.
- Dabei hat sich unsere Konzernstruktur (als Verbund von Unternehmen mit Luftverkehrs-Bezug) erneut stabilisierend ausgewirkt.
- Wir investieren erheblich in die Zukunft des Unternehmens: In eine energieeffiziente und leise Flotte – das ist existentiell! Auch die sehr hohen Investitionen für innovative Produkte an Bord und am Boden sind zwingend notwendig, um im harten Wettbewerb um unsere Kunden mithalten zu können. [ITB: neue Business Class vorgestellt und neues Privatreise-Vermarktungs-Konzept] Wir sind entschlossen, uns über Top-Qualität durchzusetzen.
- Wir haben unsere Marktposition in allen Geschäftsfeldern weiter ausgebaut.
- Und wir haben im vergangenen Geschäftsjahr unsere strategische Ausrichtung neu adjustiert und konkretisiert, denn auf Dauer brauchen wir bessere Ergebnisse, um unsere Spitzenposition in der Industrie zu halten und die Zukunft von Lufthansa zu sichern.

III. Strategische Ziele und SCORE

Wir wissen, dass es viele Dinge gibt, die wir immer noch besser machen können. Dabei geht es um mehr als um Qualitätsziele und um Kundenversprechen. Es geht um strukturelle Veränderungen.

Unser Marktumfeld hat sich gravierend verändert und wird sich weiter ändern. Um im harten Wettbewerb die Nase vorne zu haben, müssen auch wir uns weiter verändern. Denn wie heißt es so schön: „Wer nicht mit der Zeit geht, der geht mit der Zeit“.

Einige Veränderungen haben wir im vergangenen Jahr bereits angestoßen oder vollzogen. Wir brauchen höhere Ergebnisse, denn, allein in den nächsten sechs Jahren bekommen wir rund 170 neue Flugzeuge für unsere Flotte mit einem Listenpreis von 17 Milliarden Euro. Das will verdient und finanziert sein. Daran arbeiten wir. Dazu müssen wir uns auch von absehbar dauerhaften Verlustbringern trennen, wie wir es mit der Schließung von Lufthansa Italia oder dem Beschluss zum Verkauf von bmi bereits getan haben.

Wir brauchen finanzielle Handlungsfreiheit.

- Die Volatilität unserer Branche,
- die immer weiter steigenden Kerosinpreise,
- hohe Standort- und Personalkosten in Deutschland und Europa,
- die absolute Notwendigkeit in eine moderne Flotte und in Produktinnovationen zu investieren,
- die Krisen, die uns immer wieder ereilen
- und die erheblichen Mehrkosten durch die deutsch/österreichische Luftverkehrssteuer und den europäischen Alleingang beim Emissionshandel

... all das können wir auf Dauer nicht stemmen, wenn wir keine höheren Gewinne erwirtschaften.

Die wollen wir erreichen mit dem Anfang Februar angekündigten Programm **SCORE**, unserem neuen Konzernprogramm zur Ergebnisverbesserung. Alle Geschäftsfelder und Fluggesellschaften sowie alle administrativen Bereiche sind eingebunden. Alle werden ihren Beitrag leisten, damit sich das Gesamtergebnis bis Ende 2014 nachhaltig um mindestens 1,5 Milliarden Euro verbessert.

Warum jetzt?

Weil wir jetzt noch in der glücklichen Lage sind, aus einer Position der Stärke heraus die notwendigen Veränderungen voranzutreiben.

- Wir sind finanziell solide aufgestellt.
- Alle unsere Geschäftsfelder sind in ihren Branchen führend.
- Unsere Airline-Gruppe ist gemessen an Passagier- und Umsatzzahlen die größte Europas.

Das ist eine gute Basis für die weitere Entwicklung des Unternehmens und für unser künftiges Wachstum. Denn trotz der Anfälligkeit für konjunkturelle Schwankungen: die Luftfahrtbranche bleibt auch in Zukunft eine Wachstumsindustrie und Motor für die Weltwirtschaft. Wenn wir hier nicht zurückfallen wollen, wenn wir unsere Position im globalen Wettbewerb halten wollen, dann müssen wir mindestens mit dem Markt mitwachsen. Bei jährlichen Wachstumsraten unserer Industrie von durchschnittlich 3-5% in den letzten Jahren sind das keine überzogenen Wachstums- oder Expansionsphantasien. Aber um das leisten zu können, brauchen wir die finanziellen Mittel, um in unsere Geschäftsfelder, vor allem in Flugzeuge, in Bord- und Bodenprodukte für unsere Kunden investieren zu können.

Wir gehen davon aus, dass der Druck aus Nahost und der Druck durch die Low-Cost-Carrier weiter zunehmen wird. Dem können wir nur mit einem Mix aus höchster Qualität bei gleichzeitig verbesserter Wettbewerbsfähigkeit und verbesserten Kostenstrukturen, begegnen.

Und damit bin ich schon bei den ersten Maßnahmen, die wir im Rahmen von **SCORE** bereits verabschiedet haben. Dabei wird es Geschäftsfeld-interne, Geschäftsfeld-übergreifende und konzernweite Maßnahmen geben. Die SCORE-Ziele für jedes Geschäftsfeld haben wir auf unserer letzten Vorstandssitzung verabschiedet.

Die ersten übergreifenden Projekte umfassen:

1. Den Konzerneinkauf: Wir werden die Einkaufsprozesse konsequent optimieren, um auch hier Synergieeffekte auszuschöpfen. Wesentlicher Hebel ist die gemeinsame Bearbeitung von Beschaffungsmärkten. Hier erwarten wir

bereits im laufenden Jahr einen Beitrag von 200 Millionen Euro zur Ergebnisverbesserung.

2. Eine deutliche Komplexitätsreduktion im Nachbarschaftsverkehr: Stichworte hier sind
 - die weitere Optimierung der Kapazitäten und des Flugplans - zwischen den Drehkreuzen sowie zwischen Drehkreuzen und den dezentralen Destinationen.
3. Die Reduzierung von Kosten in der gesamten Administration – auch in den Geschäftsfeldern und im Management - etwa durch
 - die zielgerichtete Zusammenfassung von Overhead Funktionen zur Verschlinkung der administrativen Bereiche (Abbau von Doppelarbeit) oder die Bündelung übergreifender Service Funktionen. In Summe wollen wir hier 25 % Kostensenkung erreichen, 80 % davon bei Personalkosten.

Als Sofortmaßnahmen haben wir bereits im letzten Monat einen Einstellungsstopp in den administrativen Bereichen angeordnet sowie die sofortige Reduzierung von Sach-, Berater- und Reisekosten. Der Investitionsstopp, den wir schon Ende letzten Jahres verhängt haben, bleibt bis auf weiteres bestehen.

Alle Airlines und Geschäftsfelder arbeiten bereits mit Hochdruck an der konkreten Ausgestaltung von Maßnahmen, um die Zielvorgaben zu erreichen.

Das wird ein hartes Stück Arbeit, denn um die Ertragskraft des Konzerns strukturell und nachhaltig zu stärken, müssen wir den Konzern umbauen. Und wir müssen bereit sein, auch unpopuläre Entscheidungen zu treffen.

Unser Ziel ist klar: Wir wollen dauerhaft die Nummer Eins in Europa bleiben. Und wir wollen weltweit auf den vorderen Plätzen mitfliegen. Das ist kein Selbstzweck. Es geht um die Zukunft von Lufthansa, um zukunftssichere Arbeitsplätze für unsere Mitarbeiter und um den Luftverkehrsstandort Deutschland. Deshalb werden wir auch bei unseren Systempartnern, also Flughäfen und Flugsicherung, im Rahmen von SCORE Beiträge einfordern.

IV. Politische Rahmenbedingungen / Forderungen

Und es geht auch um die Zukunft des Standorts Deutschland, denn jede erfolgreiche Volkswirtschaft braucht auch eine gesunde, wettbewerbsfähige Luftverkehrswirtschaft.

Deshalb muss der Stellenwert einer gesunden Luftverkehrsindustrie als Motor für Wachstum und Wohlstand auch bei den politischen Entscheidern sehr viel stärker in den Fokus rücken. Verständniserklärungen und Versprechen alleine reichen nicht.

- Rund 800.000 Menschen arbeiten sind in Deutschland direkt und indirekt in der Luftverkehrsindustrie und im Tourismus.
- Die Touristen, die per Flugzeug nach Deutschland einreisen, tragen erheblich zur hiesigen Wertschöpfung bei: mehr als 15 Mrd. Euro waren es bereits in 2009; das sichert nochmals weitere 330.000 Arbeitsplätze.
- 30% des Gesamtwertes der deutschen Exporte werden per Luftfracht transportiert.

Wir wollen im Wettbewerb erfolgreich sein, aber die Strukturen und Rahmenbedingungen in unserem Heimatmarkt Europa müssen auch stimmen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf: (Einige Beispiele)

1. Der nationale Alleingang bei der Luftverkehrssteuer muss beendet werden.
2. Auf keinen Fall darf es eine deutsche Luftverkehrssteuer und den EU-Emissionshandel (ETS) parallel geben.
3. Wenn ETS, dann überall und nicht wettbewerbsverzerrend nur für Europa. So hat es die Bundesregierung vereinbart und immer wieder versprochen. Wenn das nicht gewährleistet ist, muss ETS bis zu einer endgültigen Lösung ausgesetzt werden. Denn mit der Einführung von ETS droht nun genau das, was wir befürchtet hatten: eine doppelte Bestrafung der EU-Airlines durch (mögliche) Vergeltungsmaßnahmen in nicht-europäischen Ländern.

Und 4. Wir brauchen endlich Spielregeln bei Arbeitskämpfen von Mini-Gewerkschaften, wir brauchen Möglichkeiten, Eskalationen und Drittschäden zu minimieren und uns als große, export-orientierte Volkswirtschaft weniger erpressbar zu machen.

All das ist nicht neu und es ist möglich. Es kostet nicht die Welt, sondern den Willen, verlässlich zu bleiben. Wenn sich hier nichts ändert, fehlt uns – und zwar ganz massiv - dieses Geld für Investitionen in modernes Fluggerät und in zukunftsfähige Arbeitsplätze.

An dieser Stelle noch kurz ein Wort zum Thema neue Landebahn. Auf der positiven Seite ist zu vermerken, dass die Pünktlichkeit hier in Frankfurt deutlich gestiegen ist. Die neue Landebahn ist ein politisches Hoffnungszeichen dafür, dass Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland noch möglich sind. Ein Dank an alle, die das ermöglicht haben. Engpässe wurden beseitigt, es gibt weniger Warteschleifen über der Region Frankfurt. Dadurch konnten schon den ersten drei Monaten die CO₂-Emissionen täglich um mehr als 17 Tonnen reduziert werden. Auf der Negativseite steht das mit der Eröffnung der neuen Landebahn hier in Frankfurt verhängte strikte Nachtflugverbot ab 23 Uhr. Dies hat sich nicht nur für Frachtflüge, sondern auch für den reibungslosen Passagierbetrieb als äußerst problematisch erwiesen. Allein in den ersten 3 Monaten mussten 19 Flüge verschiedener Airlines auf den nächsten Tag verschoben werden. Tausende von gestrandeten Passagieren landeten in von uns bezahlten Hotels und nicht verlässlich an Ihrem Reiseziel.

Beim Bundesverwaltungsgericht haben in diesen Tagen die Anhörungen zum Nachtflugverbot in Frankfurt begonnen. Wir werden dort übrigens nicht einmal gehört, unsere Revision wurde nicht zugelassen. Wir hoffen dennoch auf ein Urteil, das es uns hier am größten Fracht-Flughafen Europas und einem der größten Drehkreuze der Welt erlaubt, zumindest die ursprünglich geplanten – schon um zwei Drittel reduzierten - Nachtflüge auf den „alten“ Anflugpisten durchzuführen. Deutschland braucht die Fracht. Und die Fracht braucht die Nacht.

IV. Ausblick auf 2012

Meine Damen und Herren, erlauben Sie mir abschließend noch einen Blick auf das Jahr 2012. Schon die ersten 10 Wochen waren alles andere als langweilig: Keiner weiß, in welche Höhen der Ölpreis noch steigen wird.

Der jüngste Streik hier am Frankfurter Flughafen hat nicht nur den Flugbetrieb und viele unserer Kunden erheblich belastet. Allein die Streikandrohung führte zu einem Abriss der Buchungseingänge.

Aber, wir erwarten auch viel Erfreuliches im Verlauf des Jahres 2012, besonders dort, wo es der Kunde spürt:

- Die neue Boeing 747-8i ist im Anflug und wird ab Mai auf Strecke gehen – mit einer neuen Business Class, die wir gerade auf der ITB vorgestellt haben und einem komplett flachem Bett auf 1,98m Länge.
- Mit der Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens - und unserem maßgeschneidertem Angebot – werden wir dort ein neues Kapitel in der Lufthansa-Berlin-Geschichte aufschlagen.
- Wir stärken unser Privatreise-Segment und setzen über Lufthansaholidays.com auch verstärkt auf online-Kunden.
- In Frankfurt werden wir im Oktober unser neues Terminal (A+) in Betrieb nehmen.
- Und an unserem Drehkreuz in München legen wir in diesem Jahr den Grundstein für die Terminalerweiterung.

Alles in allem eröffnen sich damit aus Deutschland heraus gute Wachstumschancen. Da sind wir gegenüber Paris, London oder Madrid im Vorteil. Dort gibt es allerdings kein Nachtflugverbot.

So viel zu den erfreulichen und spannenden Themen, die uns in diesem Jahr noch erwarten. Leider sind die Aussichten mit Blick auf die Weltwirtschaft derzeit eher verhalten. Auch die ungelösten Schuldenprobleme einiger Staaten und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Bankensektor, sowie der gerade in den letzten Wochen dramatisch gestiegene Ölpreis, tragen zur Verunsicherung bei. Das spüren auch wir in unserem Geschäft.

Wir stellen uns auf uneinheitliche und schwierige Rahmenbedingungen ein. Auf heutiger Basis ist eine fundierte Prognose zum Ergebnis 2012 noch nicht möglich. Abhängig von der Entwicklung der Rahmenbedingungen gehen unsere Schätzungen derzeit von einem operativen Gewinn im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich aus.

Lassen Sie es mich auf den Punkt bringen: Wir sind entschlossen, uns im Wettbewerb auch in Zukunft an der Spitze zu positionieren. Wir sind in der Lage, dies aus eigener Kraft zu tun. Wir haben die entsprechenden Maßnahmen vorbereitet und bereits erste Ergebnisse erzielt.

Der Vorstand ist entschlossen, den Weg in Richtung Erfolg konsequent weiter zu gehen. Ich würde mich freuen, wenn Sie uns dabei wohlwollend begleiten. Vielen Dank und nun die Ausführungen von Stephan Gemkow.