



**Bilanzpresse- und
Analystenkonferenz
für das Geschäftsjahr 2011**

Stephan Gemkow
Vorstand Finanzen und Aviation Services
Frankfurt/Main, 15. März 2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 6. Januar schrieb „Die Welt“: „Fliegen war 2011 so sicher wie noch nie“. Mit dieser positiven Nachricht möchte ich meine Präsentation beginnen und heiße Sie ebenfalls sehr herzlich willkommen.

Schaut man auf die wirtschaftliche Entwicklung der Industrie, konnte man 2011 leider deutlich weniger Belege für derart positive Aussagen treffen. Die Margen blieben schwach - in Deutschland und Österreich wurden sie sogar durch regulatorische Eingriffe verringert – und das zusätzlich zu den Belastungen durch hohe Treibstoffpreise und Sondereffekte. Dies war für viele Airlines ein sehr ungesunder Mix.

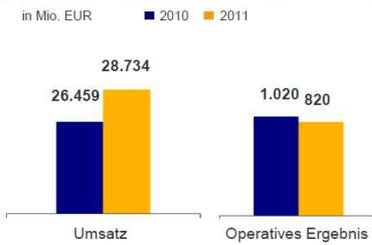
Bei Lufthansa hatte gerade in diesem Umfeld das Thema Sicherheit nicht nur im Flugbetrieb, sondern auch in der finanziellen Entwicklung des Unternehmens oberste Priorität. Eine Eigenschaft, die in guten Zeiten allzu oft vergessen wird – aber dessen Bedeutung in unruhigen Zeiten wie diesen sichtbar wird. Ich erinnere nur daran, dass Anfang 2012 bereits zwei bekannte Airlines in Europa den Dienst eingestellt haben. Ich kann Ihnen aber versichern, dass wir unseren Fokus auch 2012 beibehalten

werden. Deshalb finden Sie seit heute nicht nur auf jedem Lufthansa Flug, sondern auch auf jedem Lufthansa Geschäftsbericht eine persönliche „Safety Card“. Dank unserer operativen Flexibilität, einer starken Bilanz, intelligentem Risikomanagement und ausreichend Liquidität, konnten wir 2011 trotz der Risiken in unserer Branche und exogener Schocks gute Arbeit leisten.

Der Wandel in unserer Industrie hat sich aber gleichzeitig weiter beschleunigt. Wir müssen also Strukturen schaffen, die es uns ermöglichen, auch langfristig die Nr. 1 in Europa zu bleiben. Christoph Franz hat Ihnen die Ziele unseres neuen Konzernprogramms SCORE ja bereits erläutert. Ich werde im Laufe meiner Präsentation auch noch einmal darauf eingehen.

Doch lassen Sie uns vorab gemeinsam einen Blick auf das abgelaufene Geschäftsjahr werfen.

Eckdaten des Konzerns Geschäftsjahr 2011



Vorjahreswerte in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden aufgrund des Ausweises der bmi als "aufgegebener Geschäftsbereich" (IFRS 5) angepasst.

1

in Mio. EUR	2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	28.734	+8,6% ↑
-davon Verkehrserlöse	23.779	+10,8% ↑
Operatives Ergebnis	820	-19,6% ↓
vgl. operative Marge	3,4%	-1,3 PP ↓
EBIT	734	-50,4% ↓
EBITDA	2.546	-19,6% ↓
Konzernergebnis	-13	↓
Operativer Cashflow	2.356	-21,3% ↓
Investitionen (brutto)	2.566	+12,9% ↑
CVA	99	39,4% ↑
in Mio. EUR	31.12.11	31.12.10
Nettokreditverschuldung	2.328	1.596 ↓
Eigenkapitalquote	28,6%	28,4% ↑
Marktkapitalisierung	4.208	7.490 ↓



Zuerst ein technischer Hinweis: Aufgrund des unterschriebenen Vertrags zum Verkauf der British Midland an die International Airlines Group wird die bmi als „aufgegebener Geschäftsbereich“ berichtet. Das bedeutet, dass die Ertrags- und Aufwandspositionen der Gesellschaft nicht länger in die operative Gewinn- und Verlustrechnung einfließen. Stattdessen werden das bmi Ergebnis und alle mit dem Verkauf zusammenhängenden Effekte separat im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden gemäß IFRS 5 entsprechend angepasst, um beide Geschäftsjahre miteinander vergleichbar zu machen.

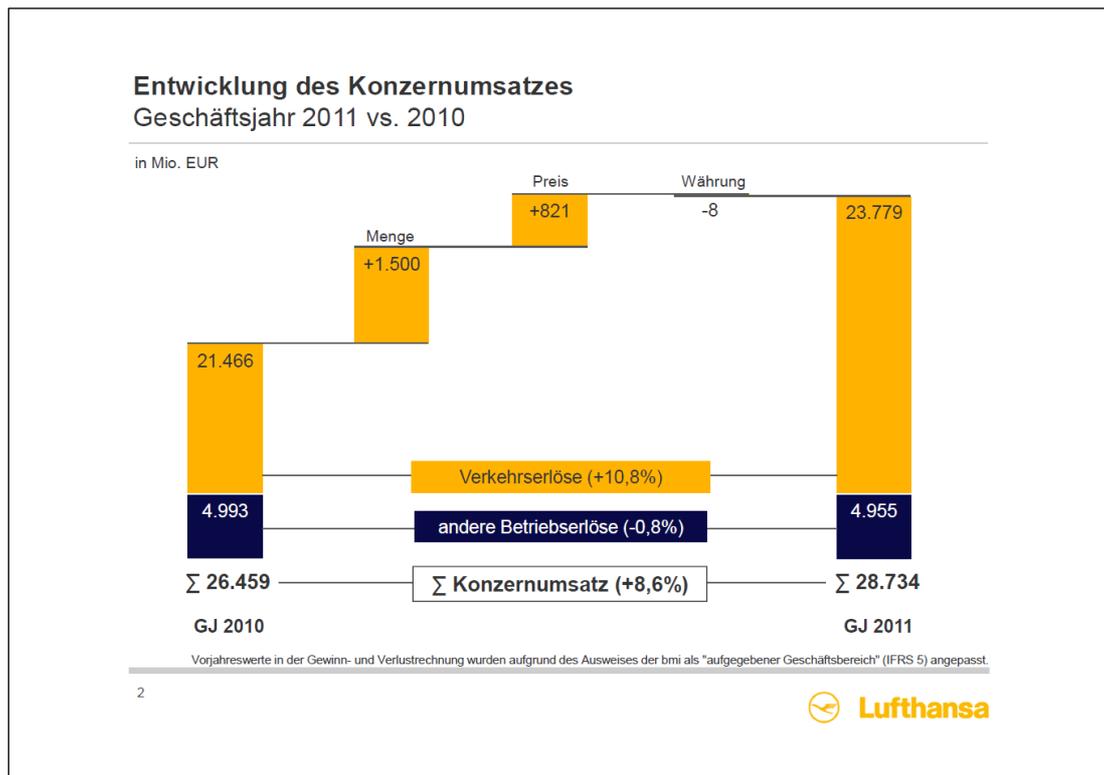
Auf dieser vergleichbaren Datenbasis hat der Konzern seine Umsatzerlöse im Jahr 2011 um 8,6 Prozent auf 28,7 Mrd. Euro gesteigert. Die Verkehrserlöse der Passagier- und Frachtgesellschaften stiegen dabei um 10,8 Prozent. Das operative Ergebnis lag bei 820 Mio. Euro, dies entspricht gegenüber dem angepassten Vorjahreswert einem Rückgang von 19,6 Prozent. Die vergleichbare operative Marge ging um 1,3 Prozentpunkte auf 3,4 Prozent zurück – ein Wert der uns nicht zufrieden stellt, auch wenn wir damit erneut ein gutes Bild in der Industrie abgeben. Der Rückgang spiegelt sich auch in dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern wider, es halbierte sich auf 734 Mio. Euro, das EBITDA sank weniger stark auf 2,5 Mrd. Euro.

Das Konzernergebnis war mit -13 Mio. Euro leicht negativ. Wie bereits erläutert, beinhaltet es die Ergebnis- und Bewertungseffekte der bmi. Hier erwarten wir eine entsprechende Entlastung ab 2012.

Der Konzern investierte 2011 insgesamt 2,6 Mrd. Euro brutto, dabei entfiel der Großteil auf die Modernisierung der Passagierflugzeugflotte. Der operative Cashflow ging um 21,3 Prozent zurück, mit 2,4 Mrd. Euro deckte er aber das Nettoinvestitionsvolumen von 1,6 Mrd. Euro umfänglich ab, so dass der Konzern erneut einen Free Cashflow erzielte.

Auch der Cash Value Added, unsere Kenngröße für die Wertschaffung, war mit 99 Mio. Euro abermals positiv. Hier haben die verringerte Kapitalbasis und „hurdle rate“ den Effekt des rückläufigen Cashflows überkompensiert.

Zu den Bilanzkennzahlen: Die Nettokreditverschuldung stieg erwartungsgemäß im Laufe des Jahres an. Ende 2011 lag sie bei 2,3 Mrd. Euro gegenüber 1,6 Mrd. Euro zum Jahresultimo 2010. Trotz dieses Anstiegs bewegt sich die Verschuldung des Konzerns in dem von uns angestrebten Rahmen. Das Gearing (inkl. der Pensionsrückstellungen) als Maß für die Verschuldung beträgt aktuell 55,9 Prozent und liegt somit in unserem Zielkorridor von 40 bis 60 Prozent. Die Eigenkapitalquote wurde leicht gestärkt und liegt nun bei 28,6 Prozent.



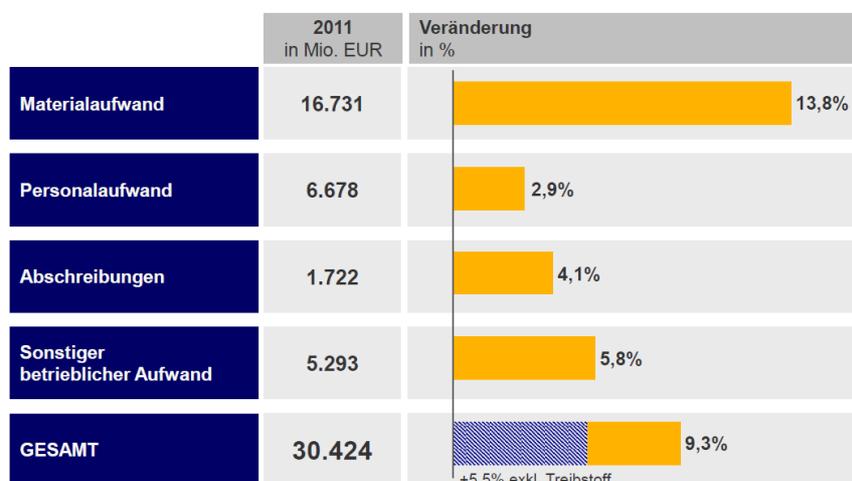
Kommen wir zur genaueren Analyse der Gewinn- und Verlustrechnung.

Haupttreiber des Umsatzwachstums waren die Verkehrserlöse der Passagier- und Frachtgesellschaften. Diese nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent bzw. 2,3 Mrd. Euro auf 23,8 Mrd. Euro zu. Rund zwei Drittel des Anstiegs oder 1,5 Mrd. Euro entfielen dabei auf die gestiegenen Passagierzahlen und Frachtmengen, 821 Mio. Euro auf höhere Preise und Frachtraten. Diese beinhalten jedoch auch die Zuschläge für Treibstoff und die Luftverkehrssteuer. Die Wechselkurse hatten keinen nennenswerten Effekt auf die Entwicklung der Verkehrserlöse.

Die anderen Betriebserlöse, die im Wesentlichen die Erlöse der nicht fliegenden Geschäftsfelder Technik, IT Services und Catering darstellen, lagen mit knapp 5,0 Mrd. Euro leicht unter Vorjahr. Auf die einzelnen Geschäftsfelder gehe ich später näher ein.

Entwicklung des betrieblichen Aufwands

Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



Vorjahreswerte in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden aufgrund des Ausweises der bmi als "aufgegebener Geschäftsbereich" (IFRS 5) angepasst.

3



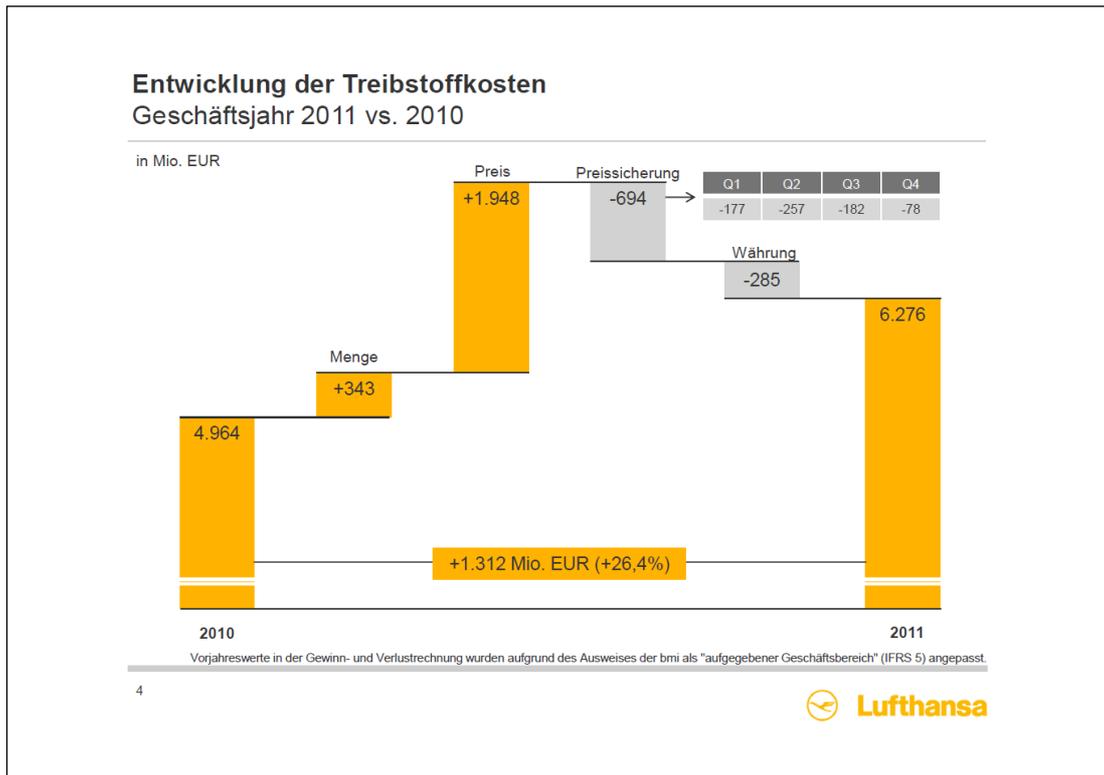
Der Gesamtaufwand des Konzerns von 30,4 Mrd. Euro erhöhte sich 2011 mit 9,3 Prozent etwas stärker als der Umsatz. Dieser Anstieg wurde vor allem durch externe Faktoren wie den höheren Ölpreis verursacht. Bereinigt um die Treibstoffkosten wäre der Gesamtaufwand nur um 5,5 Prozent und somit deutlich schwächer als der Umsatz gestiegen.

Neben den Treibstoffkosten stellte auch die in Deutschland und Österreich eingeführte Luftverkehrssteuer eine starke Belastung dar. Mit 361 Mio. Euro entfielen 14 Prozent des Gesamtkostenanstiegs auf diese neue Kostenbelastung.

Die Materialkosten spiegeln die externen Kostenfaktoren deutlich wider. Sie stiegen um 13,8 Prozent auf 16,7 Mrd. Euro.

Die Personalkosten erhöhten sich um 2,9 Prozent auf 6,7 Mrd. Euro. Angesichts des vergrößerten Geschäftsvolumens ein aus meiner Sicht vertretbarer Wert. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl stieg 2011 um 1,8 Prozent auf 115.335 (exklusive bmi).

Die Abschreibungen erhöhten sich um 4,1 Prozent auf 1,7 Mrd. Euro. Hierfür sind vor allem die Flugzeugzugänge verantwortlich, die zu höheren planmäßigen Abschreibungen führten. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich überwiegend währungsbedingt um 5,8 Prozent auf 5,3 Mrd. Euro.



Der Detailblick in die Treibstoffkosten zeigt einen Anstieg von 5,0 Mrd. Euro im Vorjahr auf 6,3 Mrd. Euro im Jahr 2011. An diesem Plus von 1,3 Mrd. Euro hatte der gestiegene Treibstoffbedarf den kleinsten Anteil von insgesamt 343 Mio. Euro. Stärkster Treiber war der gestiegene Ölpreis, der die Kostenposition um 2,0 Mrd. Euro erhöhte. Im Jahr 2011 haben wir aber wieder stark von unseren Sicherungsgeschäften profitiert. Sie federten den Preisanstieg um insgesamt 694 Mio. Euro ab. Mit anderen Worten: mehr als ein Drittel des Preisanstiegs wurde durch unsere Hedges kompensiert.

Wie Sie wissen, basiert unsere Absicherung auf einem rollierenden System mit 24 Monaten Vorlauf. Der auf hohem Niveau verbleibende Ölpreis wird sich deshalb nach einer zeitlichen Verzögerung auch bei uns stärker bemerkbar machen. So fielen die Sicherungsergebnisse auch gegen Jahresende deutlich schwächer aus als noch in den ersten Quartalen.

Neben der Treibstoffsicherung führte der schwächere US Dollar zu einer zusätzlichen Entlastung von 285 Mio. Euro.

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und operatives Ergebnis Geschäftsjahr 2011 vs. 2010

in Mio. EUR	2011	2010	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	773	1.386	-613
Buchgewinne / -verluste Anlagevermögen / Finanzinvest	20	-267	+287
- davon Flugzeuge	-32	-61	+29
Stichtagskursbewertungen / Finanzschulden	86	22	+64
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	24	19	+5
Außerplanmäßige Abschreibungen	80	84	-4
Auflösung von Rückstellungen	-163	-224	+61
Operatives Ergebnis	820	1.020	-200
Vgl. operative Marge*	3,4%	4,7%	-1,3PP

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

Vorjahreswerte in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden aufgrund des Ausweises der bmi als "aufgebener Geschäftsbereich" (IFRS 5) angepasst.

5



Trotz des hohen externen Kostendrucks konnte Lufthansa einen ordentlichen operativen Gewinn von 820 Mio. Euro erzielen. Er liegt jedoch 200 Mio. Euro unter Vorjahr.

An dieser Stelle möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass der Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung der bmi adjustiert wurde. Der operative Gewinn für das Jahr 2010 beträgt nach der Anpassung 1,0 Mrd. Euro gegenüber der vor einem Jahr an dieser Stelle berichteten 876 Mio. Euro.

Das operative Ergebnis leitet sich aus dem betrieblichen Ergebnis ab, indem dieses um einige Ertrags- und Aufwandspositionen, wie zum Beispiel Buchgewinne und -verluste korrigiert wird, um ein möglichst realistisches und vergleichbares Bild der operativen Gewinnsituation zu erhalten.

In Summe wurde das betriebliche Ergebnis 2011 von 773 Mio. Euro um insgesamt 47 Mio. Euro korrigiert.

Mit der vergleichbaren operativen Marge lässt sich der faire Vergleich mit den meisten unserer Wettbewerber herstellen. Hierzu werden dem operativen Ergebnis

die Erträge aus Rückstellungsaufösungen wieder zugerechnet, da diese Position auch bei unseren Wettbewerbern im Ergebnis enthalten ist. Die vergleichbare operative Marge erreichte 3,4 Prozent, ein Rückgang von 1,3 Prozentpunkten gegenüber Vorjahr. Damit haben wir abermals eine deutlich bessere Leistung gezeigt als viele unserer Wettbewerber. Mittelfristig müssen wir unsere Margen aber signifikant steigern, um die notwendigen Investitionen stemmen zu können, die unsere langfristige Wettbewerbsfähigkeit auch gegenüber den Low Cost und Golf Carriern sicherstellen. Dafür haben wir unser konzernweites Programm SCORE gestartet.

EBIT und Konzernergebnis Geschäftsjahr 2011 vs. 2010

in Mio. EUR	2011	2010	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	773	1.386	-613
Beteiligungsergebnis	+71	+103	-32
übrige Finanzposten	-110	-9	-101
- davon Zeitwertänderungen von Optionen zu Sicherungszwecken	-96	-18	-78
EBIT	734	1.480	-746
Zinsergebnis	-288	-346	+58
Ertragsteuern	-157	+161	-318
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	289	1.295	-1.006
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (bmi)	-285	-152	-133
- davon laufendes Ergebnis der bmi nach Steuern	-155	-152	-3
- davon Bewertungs- / Veräußerungsergebnis aus bmi Verkauf nach Steuern	-130	0	-130
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-17	-12	-5
Konzernergebnis	-13	1.131	-1.144
Ergebnis pro Aktie (in EUR)	-0,03	2,47	-2,50
Ergebnis pro Aktie aus fortgeführten Geschäftsbereichen (in EUR)	0,59	2,80	-2,21

Vorjahreswerte in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden aufgrund des Ausweises der bmi als "aufgebener Geschäftsbereich" (IFRS 5) angepasst.

6



Lassen Sie uns zunächst aber die Konzernzahlen abschließen. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern, EBIT, belief sich auf 734 Mio. Euro gegenüber 1,5 Mrd. Euro im Vorjahr. Neben dem betrieblichen Ergebnis umfasst es auch das Beteiligungsergebnis und die übrigen Finanzposten. Das Beteiligungsergebnis war abermals positiv, schwächte sich gegenüber Vorjahr aber um 32 Mio. Euro auf 71 Mio. Euro ab. Treiber waren die negativen Equity Ergebnisse der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, SN Airholding, und Jade Cargo in Höhe von jeweils -38 Mio. Euro.

Die übrigen Finanzposten gingen deutlich um 101 Mio. Euro auf -110 Mio. Euro zurück. Dafür ist vor allem der Bilanzierungsstandard IAS 39 verantwortlich, der uns zwingt, Zeitwertänderungen von Sicherungsoptionen erfolgswirksam zu erfassen. So haben wir hier einen Aufwand von 96 Mio. Euro verbuchen müssen. Das Zinsergebnis hingegen verbesserte sich aufgrund geringerer Zinsaufwendungen um 58 Mio. Euro auf -288 Mio. Euro. Der Steueraufwand belief sich auf 157 Mio. Euro. Im Vorjahr hatten wir von einem Sondereffekt aus dem Geschäftsfeld Catering profitiert, durch den das Steuerergebnis zu Erträgen von 161 Mio. Euro führte.

Nach Abzug dieser beiden Größen erhalten wir das Nettoergebnis, bei dem wir für das Geschäftsjahr 2011 zwei Ebenen unterscheiden müssen.

Das Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen stellt den Konzern in seiner zukünftigen Form ohne bmi dar. Es war mit 289 Mio. Euro positiv, lag aber deutlich unter dem Vorjahreswert von 1,3 Mrd. Euro.

Das auf die Aktionäre entfallende Konzernergebnis umfasst zusätzlich die Minderheitenanteile von -17 Mio. Euro und das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen von -285 Mio. Euro. Letzteres setzt sich aus den Verlusten der bmi nach Steuern von 155 Mio. Euro im Jahr 2011 und dem Bewertungs- und Veräußerungsergebnis von -130 Mio. Euro zusammen. Das negative Bewertungsergebnis bildet im Grunde die Inhalte des Kaufvertrages mit der IAG ab.

Das Konzernergebnis beträgt schließlich -13 Mio. Euro. Dies entspricht einem Verlust pro Aktie von 3 Cent. Auf Basis des Ergebnisses der fortgeführten Geschäftsbereiche hätte sich ein Gewinn pro Aktie von 59 Cent pro Aktie ergeben.

Dividendenvorschlag von 25 Cent pro Aktie

Aktionäre sollen am operativen Erfolg beteiligt werden

Lufthansa Dividendenpolitik

- Dividende orientiert sich am op. Gewinn (IFRS)
- Ausschüttungsquote von 30-40% angestrebt
- Ausschüttung erfordert HGB Jahresüberschuss in ausreichender Höhe

Sondersituation Geschäftsjahr 2011

- Operativer Gewinn in Höhe von 820 Mio. EUR
- Konzernergebnis belastet durch bmi Verkauf
- HGB Jahresfehlbetrag von -116 Mio. EUR

Dividendenvorschlag 2011: 0,25 EUR pro Aktie

(Ausnahme von Dividendenpolitik)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Operatives Ergebnis Konzern in Mio. EUR	383	577	845	1.378	1.280	130	1.020	820
Konzernergebnis (IFRS) in Mio. EUR	404	453	803	1.655	542	-34	1.131	-13
Jahresergebnis (HGB) in Mio. EUR	265	455	523	1.123	276	-148	483	-116
Dividende pro Aktie in EUR	0,30	0,50	0,70	1,25	0,70	-	0,60	0,25
Ausschüttungsquote vom operativen Ergebnis	36%	40%	38%	41%	25%	-	27%	14%
Dividendenrendite (brutto in %)	2,8%	4,0%	3,4%	6,9%	6,3%	-	3,7%	2,7%

7



Wie im Konzernabschluss wurde auch der Einzelabschluss nach HGB durch die Verluste und Bewertungseffekte von bmi belastet. Im Einzelabschluss weisen wir einen Jahresverlust von 116 Mio. Euro aus.

Da unsere Dividendenpolitik für eine Ausschüttung einen entsprechend hohen HGB Jahresüberschuss vorsieht, ist diese Voraussetzung für eine Dividendenzahlung nicht erfüllt.

Die negativen Bewertungseffekte aus der Transaktion stellen jedoch einen technischen, wenn auch schmerzhaften, Einmaleffekt dar. Gleichzeitig hat sich Lufthansa 2011 operativ gut entwickelt und die zukünftige Ertragsstärke wird durch die beabsichtigte bmi Transaktion nachhaltig gestärkt.

Da es unser Ziel ist, unsere Aktionäre nach Möglichkeit kontinuierlich an der operativen Entwicklung zu beteiligen, haben sich Vorstand und Aufsichtsrat zu einer Ausnahme von der Dividendenpolitik entschlossen. Wir haben daher in moderatem Umfang Gewinnrücklagen aufgelöst und werden der Hauptversammlung am 8. Mai eine Dividende von 25 Cent pro Aktie vorschlagen.

Wir denken, dass dies ein fairer Kompromiss zwischen einer zuverlässigen Beteiligung der Aktionäre an der positiven Unternehmensentwicklung und der Wahrung der finanziellen Stabilität des Konzerns ist.

Kapitalflussrechnung Geschäftsjahr 2011 vs. 2010

in Mio. EUR	2011	2010	vs. VJ
Ergebnis vor Ertragsteuern	446	1.134	-688
Abschreibungen	1.780	1.659	+121
Ergebnis aus Abgang von Anlagevermögen	-25	-214	+189
Beteiligungsergebnis	-71	-103	+32
Zinsergebnis	288	346	-58
Ertragsteuern	-265	-110	-155
Nicht zahlungswirksame Bewertungsänderungen von Finanzderivaten	73	-7	+80
Veränderung Working Capital	291	440	-149
Operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen	2.517	3.145	-628
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-161	-153	-8
Operativer Cashflow	2.356	2.992	-636
Investitionen (netto)	-1.643	-1.450	-193
Free Cashflow	713	1.542	-829
Flüssige Mittel per 31.12.2011	3.998	5.380	-1.382
Liquiditätsreserve (langfristige Wertpapiere)	114	231	-117
Gesamtliquidität des Konzerns	4.112	5.611	-1.499

Vorjahreswerte wurden aufgrund des Ausweises der bmi als "aufgegebener Geschäftsbereich" (IFRS 5) angepasst.

8



Die Kapitalflussrechnung hält keine Überraschungen bereit. Neben der Ergebnisentwicklung sind nur die um 155 Mio. Euro höheren Steuerzahlungen sowie der um 149 Mio. Euro geringere Anstieg des Working Capitals nennenswert. Der operative Cashflow setzt sich aus 2,5 Mrd. Euro aus fortgeführten Geschäftsbereichen sowie -161 Mio. Euro aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich bmi zusammen.

Die Nettoinvestitionen von 1,6 Mrd. Euro wurden komfortabel durch den operativen Cashflow gedeckt. Der Free Cashflow betrug 713 Mio. Euro.

Ende 2011 betrug die Liquiditätsposition des Konzerns 4,1 Mrd. Euro, lag aber wegen der daraus getätigten Investitionen und der Rückführung von Finanzschulden deutlich unter dem sehr hohen Wert von 5,6 Mrd. Euro Ende 2010.

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



in Mio. EUR	2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	22.290	+11,2% ↑
-davon Verkehrserlöse	20.534	+11,6% ↑
Operatives Ergebnis	349	-44,5% ↓
vgl. operative Marge	2,1%	-1,9 PP ↓
EBIT	236	-68,7% ↓
EBITDA	1.667	-18,9% ↓
Investitionen (brutto)	2.085	+1,9% ↑
CVA	-122	+38,4% ↑

Ausblick 2012

- Steigerung des Umsatzes
- Operativer Gewinn

9



Verlassen wir nun die Konzernebene und werfen einen Blick in die Geschäftsfelder.

Die Passagiergesellschaften steigerten ihre Umsatzerlöse um 11,2 Prozent auf 22,3 Mrd. Euro. Das operative Ergebnis lag bei 349 Mio. Euro. Dieser Rückgang von 44,5 Prozent gegenüber dem um bmi bereinigten Vorjahreswert von 629 Mio. Euro wurde vor allem durch den Anstieg der Treibstoffkosten verursacht.

Für das laufende Geschäftsjahr erwartet die Passage Airline Gruppe erneut eine Steigerung ihres Umsatzes und einen operativen Gewinn. Auf dessen absolute Höhe wird die Entwicklung des Treibstoffpreises einen hohen Einfluss haben, so dass er sich aktuell nicht näher konkretisieren lässt.

Eckdaten der Airlines in der Passage Airline Gruppe
Geschäftsjahr 2011 vs. 2010

	 Lufthansa	 SWISS	 Austrian Airlines	 germanwings
in Mio. EUR				
Umsatz	15.689	3.942	2.047	687
Veränd. VJ in %	+12,2	+14,0	+0,7	+9,0
Operatives Erg.	168	259	-62	-52
Veränd. VJ in %	-56,0	-13,1	+6,1	-33,3
EBITDA	1.136	503	107	-15
Veränd. VJ in %	-11,2	-5,3	-36,3	-66,7

10



Zu dem operativen Ergebnis der Passage Airline Gruppe haben die einzelnen Fluggesellschaften unterschiedlich beigetragen.

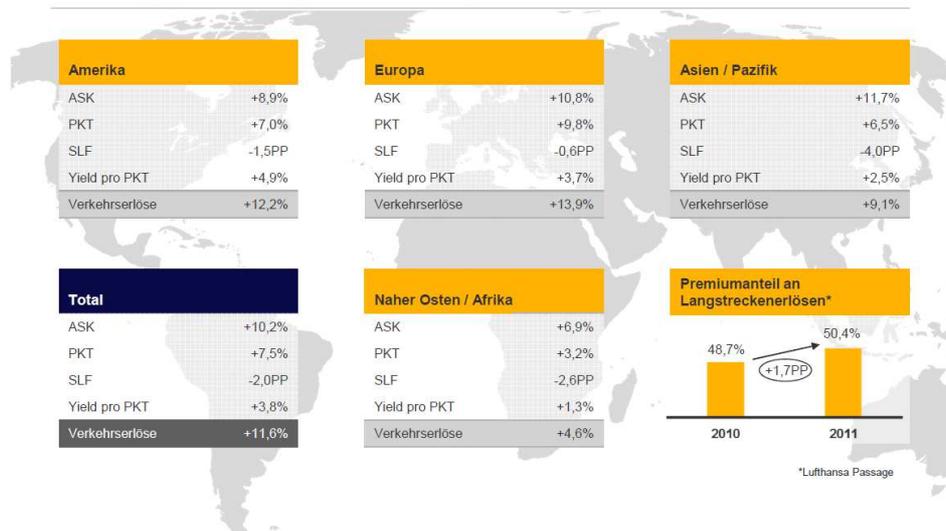
Lufthansa Passage als größte Airline des Verbunds verzeichnete ein deutliches Umsatzwachstum von 12,2 Prozent auf 15,7 Mrd. Euro. Die sich im Laufe des Jahres abschwächende Konjunktur und der gestiegene Ölpreis führten zu einem unter Vorjahr liegenden operativen Gewinn von 168 Mio. Euro. Für 2012 erwartet die Lufthansa Passage eine Steigerung des Umsatzes und erneut einen operativen Gewinn.

SWISS konnte die belastenden Faktoren am besten kompensieren und erwirtschaftete, trotz der Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro und US-Dollar, im abgelaufenen Geschäftsjahr einen operativen Gewinn von 259 Mio. Euro. Dies entspricht einem Rückgang von 13,1 Prozent gegenüber Vorjahr. Der Umsatz wurde dabei um 14,0 Prozent auf 4,0 Mrd. Euro ausgeweitet. Für 2012 werden abermals hohe Umsätze erwartet, das operative Ergebnis des Vorjahres zu erreichen, erscheint aus heutiger Sicht nicht wahrscheinlich.

Das Streckennetz von **Austrian Airlines** war besonders stark von den Sonderbelastungen im abgelaufenen Jahr betroffen. Im Rahmen der Sanierungsanstrengungen gelang es dennoch, das operative Ergebnis um 6,1 Prozent zu verbessern. Es lag 2011 bei -62 Mio. Euro. Der Umsatz konnte um 0,7 Prozent auf 2,0 Mrd. Euro leicht gesteigert werden. 2012 soll das operative Ergebnis weiter verbessert werden. Die angestrebte Erzielung eines Break Evens erscheint – insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Treibstoffkosten – aus heutiger Sicht jedoch noch nicht erreichbar. Die Sanierung des Unternehmens nimmt daher oberste Priorität ein und wurde weiter intensiviert.

Germanwings konnte 2011 den Umsatz um 9,0 Prozent auf 687 Mio. Euro steigern. Dabei wird das Geschäft durch die Einführung der Ticketsteuer stark belastet. Insgesamt 5,4 Prozent ihrer Umsätze überwies Germanwings an die entsprechenden Behörden. Das operative Ergebnis lag bei -52 Mio. Euro und damit ein Drittel unter Vorjahr. Für 2012 wird eine Verbesserung des operativen Ergebnisses und Umsatzes angestrebt. Dies soll unter anderem durch eine vertiefte Kooperation von Germanwings und Lufthansa im dezentralen Europaverkehr erreicht werden. Ab 2012 werden daher auch die Verkehrs- und Finanzkennzahlen der Germanwings nicht mehr separat ausgewiesen, sondern fließen in die Berichterstattung der Lufthansa Passage ein. Die Zahlen auf der Segmentebene Passage Airline Gruppe ändern sich dadurch nicht.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Passage Airline Gruppe, Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



11



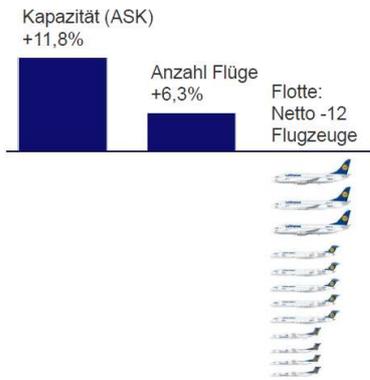
An dieser Stelle möchte ich kurz auf die Verkehrsleistungen in den verschiedenen Regionen eingehen. Die gesteigerten Verkehrserlöse von insgesamt 11,6 Prozent wurden dabei von einem Wachstum der Absatzmenge um 7,5 Prozent getragen. Die Durchschnittserlöse konnten trotz des deutlichen Kapazitätsausbaus um 3,8 Prozent gesteigert werden. Sie beinhalten allerdings die erwähnten Zuschläge für die erhöhten Treibstoffkosten und Luftverkehrssteuern.

Die Verkehrsgebiete Europa und Amerika konnten bei den Verkehrserlösen zweistellige Wachstumsraten ausweisen, dicht gefolgt von Asien/Pazifik mit 9,1 Prozent. Allein das Verkehrsgebiet Naher Osten / Afrika verzeichnete aufgrund der regionalen Krisen eine moderate Erlösentwicklung von 4,6 Prozent. Die Durchschnittserlöse entwickelten sich in allen Regionen positiv.

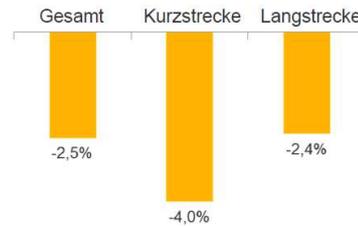
Insbesondere das Premiumgeschäft verlief 2011 weiterhin erfreulich. Der Premiumanteil an den Verkehrserlösen der Lufthansa Passage auf der Langstrecke stieg um 1,7 Prozentpunkte und damit erstmals seit 2008 wieder über die Marke von 50 Prozent. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil das Wachstum im Rahmen des Flotten-Rollovers in der Economy Class deutlich stärker als in den Premium-Klassen ausfällt.

Climb 2011: Optimierte Produktionsstruktur und Flottenmodernisierung verbessern Stückkosten

Veränderte Produktionsstruktur Mehr Kapazität pro Flugzeug



Stückkostenentwicklung Stückkosten (pro ASK) vs. VJ in % exkl. Treibstoff



Alle Daten für Lufthansa Passage inkl. Regional Carrier

12



2011 hat die Lufthansa Passage das dreijährige Programm Climb 2011 erfolgreich abgeschlossen. Die Airline hat über die Programmlaufzeit ihre Stückkosten kontinuierlich gesenkt und ihre Produktivität erhöht. Bereinigt um die Treibstoffschwankungen gingen sie um 2,5 Prozent zurück. Der Fokus des Programms lag dabei auf der Kurzstrecke. Dort setzte die Airline eine Senkung der Stückkosten um 4,0 Prozent durch.

Dies wurde durch eine höhere Earning Capacity, das heißt eine höhere durchschnittliche Anzahl der Sitzplätze pro Flugzeug, unterstützt. Lufthansa Passage war so in der Lage, 2011 ihre Kapazitäten um 11,8 Prozent auszubauen, während die Anzahl der Flüge nur um 6,3 Prozent anstieg. Die Produktivität der Flotte wurde also deutlich erhöht. Dies lässt sich auch daran ablesen, dass die zusätzlichen Kapazitäten und Flüge mit einer um netto 12 Flugzeuge verkleinerten Flotte produziert wurden.

Die zusätzliche Kapazität wurde aber nicht zu Lasten der Erlöse am Markt abgesetzt. Die Stückerlöse waren in Summe mit 0,6 Prozent sogar leicht positiv.

Insgesamt wurden mit den Maßnahmen bis Ende 2011 640 Mio. Euro Ergebniseffekt realisiert. Das volle Potenzial wird sich 2012 in den Wirtschaftszahlen niederschlagen. Bei anderen Treibstoffpreisen und ohne Luftverkehrssteuer würden wir diesen Erfolg auch deutlicher im Ergebnis sehen. Die aber haben die erzielten Kostensenkungen im Jahr 2011 neutralisiert.

Geschäftsfeld Logistik Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



in Mio. EUR	2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	2.943	+5,3% ↑
-davon Verkehrserlöse	2.821	+7,1% ↑
Operatives Ergebnis	249	-19,7% ↓
vgl. operative Marge	9,1%	-2,3 PP ↓
EBIT	244	-25,6% ↓
EBITDA	328	-26,3% ↓
Investitionen (brutto)	76	+261,9% ↑
CVA	202	-13,3% ↓

Ausblick 2012

- Leicht steigende Umsätze
- Op. Gewinn im dreistelligen Mio. Euro Bereich, unter Vorjahr

13



Im Frachtbereich war die Geschäftsentwicklung 2011 abermals sehr dynamisch. Während die starke Konjunktorentwicklung in der ersten Jahreshälfte für hohe Quartalsgewinne sorgte, kühlte sich das Konjunktur- und Branchenwachstum in der zweiten Jahreshälfte spürbar ab. Lufthansa Cargo hatte schnell darauf reagiert und insbesondere Kapazitäten von Asien- auf Amerikastrecken verlagert. Gleichzeitig profitierte Lufthansa Cargo von der anhaltenden Exportstärke in Deutschland. So konnte das Geschäftsfeld in der zweiten Jahreshälfte höhere Wachstumsraten als die Gesamtindustrie realisieren und das Ergebnis weiter ausbauen.

In Summe wuchs der Umsatz um 5,3 Prozent auf 2,9 Mrd. Euro. Lufthansa Cargo erzielte mit 249 Mio. Euro das zweitbeste operative Ergebnis ihrer Unternehmensgeschichte. Es lag erwartungsgemäß um knapp 20 Prozent unter dem des Rekordjahres 2010, aber deutlich über dem Spitzenergebnis von 164 Mio. Euro während des letzten „Peaks“ von 2008.

Aus heutiger Sicht erwarten wir für das Jahr 2012 leicht steigende Umsätze und einen operativen Gewinn im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich, der jedoch unter 2011 liegen wird.

Geschäftsfeld Technik
Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



in Mio. EUR	2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	4.093	+1,9% ↑
Operatives Ergebnis	257	-4,1% ↓
vgl. operative Marge	6,9%	-0,5 PP ↓
EBIT	271	-13,1% ↓
EBITDA	377	-8,9% ↓
Investitionen (brutto)	139	+107,5% ↑
CVA	152	-11,6% ↓

Ausblick 2012

- Moderater Umsatzanstieg
- Steigerung des operativen Ergebnisses

14



Das Geschäftsfeld Technik steigerte seine Umsatzerlöse um 1,9 Prozent. Dieses Wachstum wurde überwiegend von den Umrüstungen der Lufthansa Passage Flugzeuge sowie neuen Verträgen mit den Konzerngesellschaften getragen. Mit 257 Mio. Euro konnte Lufthansa Technik trotz guter operativer Entwicklung das Vorjahresergebnis nicht ganz erreichen. Das Ergebnis 2011 wurde noch durch Rückstellungsbildungen für langlaufende Verträge belastet. Für 2012 erwartet Lufthansa Technik bei moderatem Umsatzanstieg ein wieder steigendes operatives Ergebnis.

Geschäftsfeld IT Services Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



in Mio. EUR	2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	599	+0,7% ↑
Operatives Ergebnis	19	+90,0% ↑
vgl. operative Marge	4,0%	+2,2 PP ↑
EBIT	24	- ↑
EBITDA	58	+28,9% ↑
Investitionen (brutto)	55	+52,8% ↑
CVA	23	↑

Ausblick 2012

- Umsatzanstieg
- Steigerung des operativen Ergebnisses

15



Das Geschäftsfeld IT Services hat sich 2011 stark auf die Restrukturierung konzentriert, deren Maßnahmen bereits Wirkung zeigen. So konnte der rückläufige Umsatztrend der vergangenen Jahre gestoppt und der operative Gewinn von 10 Mio. Euro auf nun 19 Mio. Euro fast verdoppelt werden. Die vergleichbare operative Marge verbesserte sich entsprechend von 1,8 Prozent auf 4,0 Prozent. Diese Entwicklung ist nachhaltig und so erwartet Lufthansa Systems auch für 2012 weiteres Umsatzwachstum und eine weitere Verbesserung des operativen Ergebnisses.

Geschäftsfeld Catering Geschäftsjahr 2011 vs. 2010



in Mio. EUR	2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	2.299	+2,2% ↑
Operatives Ergebnis	85	+11,8% ↑
vgl. operative Marge	3,7%	+0,3 PP ↓
EBIT	83	-25,9% ↓
EBITDA	147	-15,5% ↓
Investitionen (brutto)	74	+94,7% ↑
CVA	-25	+10,7% ↑

Ausblick 2012

- Umsatzanstieg
- Steigerung des operativen Ergebnisses

16



Im Segment Catering haben unsere Köche der LSG Sky Chefs in diesem Jahr wieder ihre Sterne verdient. Sie steigerten den Umsatz um 2,2 Prozent auf 2,3 Mrd. Euro. Dafür waren die trotz der Sonderbelastungen höheren Passagier volumina verantwortlich. Die Kostenseite entwickelte sich unterproportional, so dass LSG Sky Chefs ihren operativen Gewinn um 9 Mio. Euro auf 85 Mio. Euro steigerte.

Für das Jahr 2012 rechnet LSG Sky Chefs abermals mit einem moderaten Umsatzanstieg und einer weiteren Steigerung des operativen Gewinns.

Erneut nehmen die Servicegesellschaften mit ihren Ergebnisbeiträgen eine bedeutende und stabilisierende Rolle in der Ergebnisentwicklung des Konzerns ein.

Aktuelle Absatzentwicklung bleibt moderat positiv
 Passagier- und Fracht-Kapazitäten werden restriktiv gesteuert

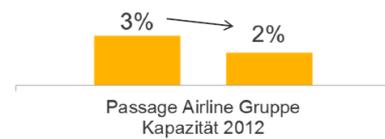
Passagiergeschäft

Absatzentwicklung

- Mittleres einstelliges Passagier-Wachstum
- Differenzierte Entwicklung in den Regionen
- Stabile Yield-Entwicklung in Q1

Kapazitäten

- Laufende Kapazitätsüberprüfung und -anpassung wird fortgesetzt
- Aktuell: Weitere Reduktion auf 2% Wachstum



Frachtgeschäft

Absatzentwicklung

- Volumen rückläufig gegenüber starkem Vorjahr
- Kapazitätsmanagement hält Frachtraten stabil

Kapazitäten

- Plan-Kapazität auf Vorjahresniveau
- Sehr enge Kapazitätssteuerung: in Q1 Absenkung der Kapazität um ca. 9%



17



Geprägt wird die Ergebnishöhe aber weiterhin von den fliegenden Gesellschaften. Lassen Sie uns daher einen Blick in die aktuelle Verkehrs- und Buchungsentwicklungen werfen.

Erlösseitig sind wir sowohl für das Passagier- als auch für das Frachtgeschäft verhalten optimistisch. Trotz der allgemeinen Rezessionsängste entwickeln sich der Absatz und die Buchungen relativ robust.

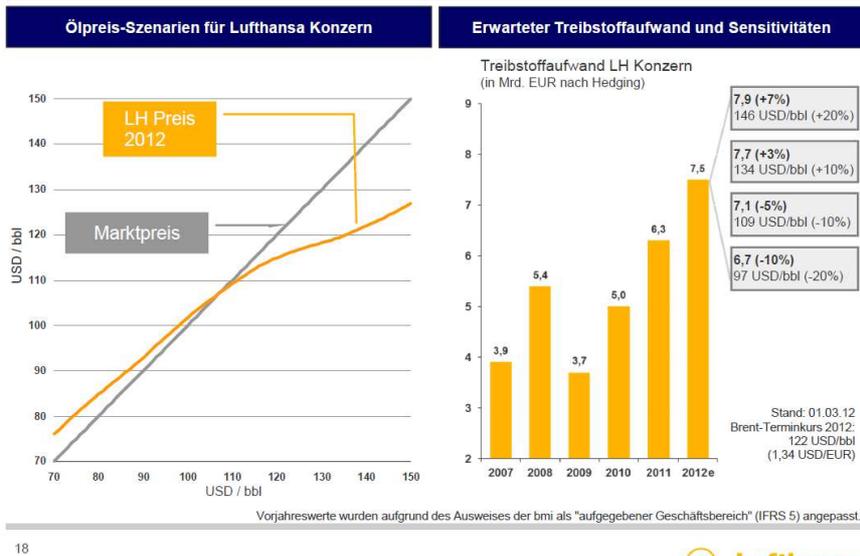
Im Passagiergeschäft haben wir in den bereits abgelaufenen Monaten Januar und Februar ein Passagierwachstum von 4,1 Prozent erzielt - trotz des Streiks der Vorfeldmitarbeiter in Frankfurt. Dieser Trend setzt sich in den Vorausbuchungen fort, die auch für die nächsten Monate ein Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich indizieren. Die Yieldprognose auf Basis der Vorausbuchungen für das erste Quartal ist ebenfalls stabil. Allerdings erhöht sich der Druck auf den zugrundeliegenden Basisyield, da die Bruttoticketpreise zunehmend Komponenten wie Treibstoffzuschläge beinhalten, die die zusätzlichen Kosten durch den stark gestiegenen Ölpreis kompensieren müssen.

Während auf der Kurzstrecke die geänderte Flottenstruktur zu einem Sitz- und Passagierwachstum im hohen einstelligen Bereich führt, sehen wir auf der Langstrecke ein differenziertes Bild.

Wie Sie wissen, hatten wir im vergangenen Herbst unser geplantes Kapazitätswachstum für 2012 von 9 auf 3 Prozent angepasst. Im Zuge der weiteren Entwicklungen, auch beim Treibstoff, haben wir die Kapazitätspläne für die Passage Airline Gruppe weiter gekürzt: auf 2 Prozent. Derzeit prüft die Lufthansa Passage weitergehende Szenarien, die ein Nullwachstum vorsehen.

Auch im Frachtgeschäft halten wir einen strikten Kapazitätskurs. Für das Gesamtjahr haben wir nach aktuellen Plänen kein Angebotswachstum geplant. Dies ist aber nur ein Anhaltswert, da wir im Frachtbereich die Kapazitäten sehr flexibel steuern können. So haben wir in den ersten beiden Monaten des Jahres das Angebot sehr eng an das rückläufige Frachtaufkommen angepasst und dadurch die Ladefaktoren stabilisiert. Insgesamt bewegen wir uns auf einem Absatzniveau, das leicht unter Vorjahr liegt. Die Frachtraten sind weiter stabil. Wir können hier wohl von einer Normalisierung des Umfeldes sprechen.

Treibstoff Ausblick und Hedging



18



Auf der Kostenseite beobachten wir sehr eng die Entwicklung des Ölpreises. Denn die zentrale Frage für die absolute Ergebnishöhe des Jahres 2012 wird sein, inwieweit die weiterhin moderat positive Nachfrageentwicklung und unser Kostenmanagement ausreichen werden, um den massiven Anstieg der Treibstoffkosten zu kompensieren.

Auf dem aktuellen Ölpreisniveau sorgen unsere Hedges zwar bereits für eine gewisse Entlastung. Für das Jahr 2012 haben wir 74 Prozent unseres Bedarfs gesichert. Die Sicherungsgeschäfte führen ab Ölpreisen von 107 USD pro Barrel zu Sicherungsgewinnen, so dass wir statt des aktuellen Ölpreisniveaus von ca. 122 USD pro Barrel durchschnittlich nur 116 USD pro Barrel zahlen.

Verglichen mit dem Jahr 2011 ist die Sicherungswirkung jedoch geringer und wir erwarten einen signifikanten Anstieg gegenüber dem 2011 effektiv gezahlten Ölpreis. Laut unserer aktuellen Prognose auf Basis eines Terminkurses von 122 USD/bbl und eines EUR-USD-Kurses von 1,34 Euro wird unsere Treibstoffrechnung deshalb im Jahr 2012 um 1,2 Mrd. Euro auf 7,5 Mrd. Euro ansteigen.

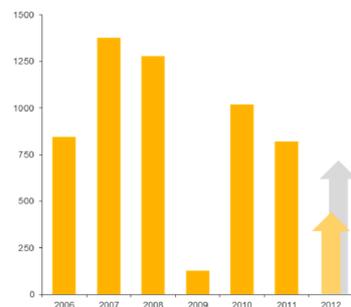
In diesem Zusammenhang haben wir Ende Februar auch den Treibstoffzuschlag abermals anheben müssen.

Ausblick 2012 für den Konzern

Operativer Gewinn im mittleren dreistelligen Millionen Euro Bereich

Entwicklung operatives Ergebnis

in Mio. EUR



Ausblick 2012

- Steigerung des Umsatzes
- Operativer Gewinn im mittleren dreistelligen Millionen Euro Bereich
- Absolute Höhe abhängig von dynamischen Rahmenbedingungen
- Fokus liegt darauf, den Kostenanstieg (insbesondere Treibstoff) zu kompensieren
- Service-Geschäftsfelder bieten Puffer durch stabile Ergebnisbeiträge

19



Fassen wir zusammen: moderat positive Absatzentwicklung, schwankende Treibstoffpreise und stabile Service-Geschäftsfelder. Das sind die Zutaten für unser operatives Konzernergebnis 2012. Eine konkrete Aussage ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich. Wir gehen heute aber davon aus, dass der Lufthansa Konzern 2012 ein operatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Millionen Euro Bereich erzielen wird. Falls sich die Einflussfaktoren auf der Erlös- und Kostenseite sehr vorteilhaft entwickeln werden, ist auch eine Überschreitung des Vorjahresergebnisses möglich. Auf Basis der heutigen Parameter erscheint dies jedoch nicht sehr wahrscheinlich. Für einen Puffer und damit eine Absicherung nach unten wird auch 2012 die vergleichsweise hohe Ergebnisstabilität unserer Service-Geschäftsfelder sorgen.

Wir sind daher zuversichtlich, auch 2012 unsere führende Rolle in der Industrie unter Beweis stellen zu können. Ob wir mit dem Ergebnis aber unsere eigenen Anforderungen an die Wertschaffung oder einen Free Cashflow erzielen können, hängt von dem Szenario ab, das uns 2012 bescheren wird.

Dies ist sicherlich keine nachhaltige Ausgangsbasis für unseren gewählten Kurs des profitablen Wachstums. Daher müssen wir unsere operative Marge strukturell und nachhaltig in eine andere Größenordnung bringen. Diesen Zweck verfolgen wir mit unserem Konzernprogramm SCORE.

SCORE: Konzernweites Programm für strukturelle Veränderungen

Nachhaltige Ergebnisverbesserung von mindestens 1,5 Mrd. EUR



Inhalte

- Projekte auf allen Ebenen: Geschäftsfelder, Kooperationen zwischen Airlines/Gesellschaften und Shared Services
- 3 Jahre Laufzeit, volles Potenzial wird im Ergebnis 2015 sichtbar
- Basis: Operatives Ergebnis 2011

Erste gemeinsame Projekte

- Optimierung des Nachbarschaftsverkehrs
- Gemeinsamer Einkauf
- Reduzierung der administrativen Kosten in den Konzernfunktionen und Geschäftsfeldern

20



Wir haben für das Programm eine gute Basis. Wir verfügen über ein sehr breites Netzwerk, eine starke Vertriebsposition, den stärksten Heimatmarkt Europas, eine starke Marke und solide Finanzen. Zudem sind wir nicht nur die größte europäische Airline, sondern auch unter den Netzwerk-Carriern der profitabelste Konzern.

Andererseits sind natürlich innerhalb dieses stark gewachsenen Konzerns auch komplexe Strukturen entstanden, die unsere operative Marge belasten. Diese Komplexität hat sich durch die Akquisitionen der letzten Jahre erhöht, während sich das Marktumfeld stark geändert hat. Der Wettbewerb durch Low Coster und Staatsairlines auf der Langstrecke hat sich spürbar intensiviert. Der Ölpreis hält sich zudem auf hohem Niveau. Der Wettbewerb verlangt von uns produktivere Strukturen und der hohe Ölpreis weitere Effizienzverbesserungen. Dies bedeutet für uns weiter hohe Investitionen.

SCORE zielt genau darauf ab, die komplexen Strukturen aufzubrechen und die operative Marge des Konzerns zu steigern, um die notwendigen Investitionen in die Zukunft zu sichern.

Christoph Franz sagte es bereits: Unser Ziel ist es, eine nachhaltige Ergebnissteigerung von mindestens 1,5 Milliarden Euro bis 2014 zu erreichen. Das heißt, die volle Ergebnisverbesserung soll im Jahr 2015 im Ergebnis sichtbar werden. Basis hierfür ist das operative Ergebnis des Jahres 2011.

Natürlich ist ein Fokus, die administrativen Kosten weiter zu senken. Die vom Vorstand beschlossene Kostenreduzierung um 25 Prozent ist ein ambitioniertes aber notwendiges Ziel.

Der Anspruch von SCORE geht aber über diese Maßnahmen deutlich hinaus. Wir wollen vielmehr die grundlegenden Prozesse in den operativen als auch in den administrativen Bereichen überprüfen und verändern. Das heißt, diese vereinfachen, standardisieren und verschlanken.

So werden wir die Shared Business Services deutlich ausbauen und vermehrt Funktionen, z.B. im Finanz- oder HR-Bereich zusammenführen. Hierzu haben wir bereits mit einer Unternehmensberatung konkrete Potentiale identifiziert.

Darüber hinaus wird der Konzerneinkauf eine zentrale Rolle spielen. Wie bereits Christoph Franz erläutert hat, erwarten wir im Jahr 2012 durch stärkere Koordination zwischen den Einkaufsabteilungen und Bündelung der Einkaufsleistung eine Ergebnisverbesserung von ca. 200 Mio. Euro.

Eine Ergebnisverbesserung von 1,5 Mrd. Euro erfordert auch Veränderungen im operativen Betrieb. Ein erster Ansatzpunkt hier ist die weitere Rationalisierung des Nachbarschaftsverkehrs. Nach der erfolgreichen Eingliederung der neuen Airlines in die Passage Airline Gruppe, gehen wir in die nächste Integrationsstufe. Während der bisherige Fokus auf der Harmonisierung der Netzwerke und Flugpläne lag, werden wir nun auch die dahinter liegenden Produktionsstrukturen, vor allem zwischen den Hubs der einzelnen Airlines, anfassen. Die Kapazitäten im Nachbarschaftsverkehr werden weiter konsolidiert und wo nötig verkleinert. Daraus erwarten wir Kosteneinsparungen in zweistelliger Millionen Euro Höhe.

Ein weiterer Schritt wird die Standardisierung von operativen Leistungen sein. Ein konkretes Projekt ist dabei die Vereinheitlichung unserer Flight Dispatch Systeme. Bislang hatte jede Airline im Konzern ein eigenes solches System. In Zukunft werden alle Airlines nur noch LIDO der LH Systems nutzen. Das ist bereits beschlossen.

Die Veränderungen im Einkauf oder im Global Dispatch System sind Beispiele für den übergreifenden Charakter von SCORE. Gleichzeitig arbeiten alle Geschäftsfelder und Gesellschaften an eigenen Projekten.

Dabei gelten für alle Projekte klare Regeln:

- Jedes Projekt muss netto auf Konzernebene zu einer Ergebnisverbesserung führen. Der Gewinn eines Bereichs darf nicht der Verlust eines anderen sein.
- Strukturelle Kostensteigerungen müssen kompensiert werden und positive Einmaleffekte werden nicht berücksichtigt.
- Ergebnisverbesserungen durch zusätzliche Erlöse müssen nachhaltig und strukturell sein.
- Eine Vergrößerung der Erlösbasis durch Kapazitätserweiterungen oder konjunkturelle Aufschwünge wird nicht berücksichtigt.

Meine Damen und Herren,

wir haben uns viel vorgenommen. Über die Fortschritte auf allen Ebenen des Programms werden wir Sie regelmäßig informieren.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich auf Ihre Fragen.

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.

21



Bilanzpresse- und Analystenkonferenz für das Geschäftsjahr 2011

Stephan Gemkow
Vorstand Finanzen und Aviation Services
Frankfurt/Main, 15. März 2012

22

