



Destination	Time
SHAPING	
THE FUTURE	
TOGETHER	
GESCHÄFTSJAHR	2 0 1 2

Presse- und Analystenkonferenz

Christoph Franz, Vorstandsvorsitzender
Simone Menne, Vorstand Finanzen und Aviation Services
Frankfurt / Main, 14. März 2013

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. Seitens des Unternehmens besteht keine Verpflichtung zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren oder diese 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.

Überblick

- 2012 war finanziell solide. Wir haben unsere Prognose erreicht und uns besser als die meisten unserer Wettbewerber entwickelt. Mit einem unter dem Vorjahr liegenden operativen Ergebnis können wir jedoch nicht zufrieden sein. Wir müssen unsere Margen strukturell verbessern.
- Die breite Aufstellung der Gruppe hat sich positiv auf unser Ergebnis ausgewirkt. Die Service Gesellschaften haben sich besser als die Fluggesellschaften entwickelt. Wir müssen unser Kerngeschäft restrukturieren. Viele Maßnahmen hierzu sind bereits initiiert. Ein weiterhin striktes Kapazitätsmanagement wird zu einer positiven Entwicklung beitragen.
- Mit der Einführung von SCORE haben wir den größten Veränderungsprozess in der Lufthansa Group der letzten Jahrzehnte angestoßen. Alle operativen Einheiten werden auf den Prüfstand gestellt. Wir ändern Strukturen, heben Synergien, straffen Verwaltungsprozesse und verbessern die Profitabilität.
- SCORE funktioniert. Aber der starke Gegenwind im Jahr 2012 hat einen Ergebniszuwachs verhindert. 2013 wird die Restrukturierungsaktivität erheblich ausgeweitet.
- Wir investieren stärker als jemals zuvor in effiziente Produktionsstrukturen und qualitativ hochwertige Produkte.
- Wir wollen unsere finanziellen Ziele erreichen. Bis 2015 wollen wir unseren operativen Gewinn auf 2,3 Mrd. EUR steigern. Alle Maßnahmen und Aktivitäten sind darauf ausgerichtet, dieses Ziel zu erreichen. Erste Fortschritte werden 2013 sichtbar werden.

Simone Menne

– Vorstand Finanzen und Aviation Services –

Geschäftsjahr 2012 auf einen Blick

Eckdaten für die Lufthansa Group

<i>Lufthansa Group (in Mio. EUR)</i>	GJ 2012	GJ 2011	vs. VJ
Umsatzerlöse	30.135	28.734	+4,9%
<i>davon Verkehrserlöse</i>	24.793	23.779	+4,3%
Operatives Ergebnis	524	820	-36,1%
vergleichbare operative Marge*	2,3%	3,4%	-1,1PP
EBITDA	3.270	2.546	+28,4%
Konzernergebnis	990	-13	n.a.

Operativer Cashflow	2.842	2.356	+20,6%
Free Cashflow	1.397	713	+95,9%
Cash Value Added	375	99	+278,8%

Eigenkapitalquote	29,2%	28,6%	+0,6PP
Nettokreditverschuldung	1.953	2.328	-16,1%

Marktkapitalisierung	6.550	4.208	+55,6%
-----------------------------	--------------	--------------	---------------

*Inkl. Erträgen aus Rückstellungsaufösungen

Geschäftsjahr 2012 stark durch Sondereffekte beeinflusst Einmaleffekte

- **Mit SCORE wurden 2012 Bruttoverbesserungen von 618 Mio. EUR erzielt**
Verbesserungen jedoch überkompensiert durch externe Kosteninflation, insb. Treibstoffkosten (Anstieg von 1,1 Mrd. EUR)
- **SCORE-Restrukturierungskosten von 160 Mio. EUR im operativen Ergebnis aufgrund Personalmaßnahmen**
Davon 59 Mio. EUR für Austrian Airlines
- **Austrian Airlines hatte einen einmaligen positiven Nettoeffekt von 56 Mio. EUR auf das operative Ergebnis**
Positiver Bruttoeffekt von 115 Mio. EUR durch den Betriebsübergang vs. Restrukturierungskosten von 59 Mio. EUR
- **Konzernergebnis wurde erheblich durch 623 Mio. EUR Buchgewinne aus Amadeus-Transaktionen getragen**
3,61% von Amadeus verkauft, 4,00% von Amadeus in Pensionsfonds übertragen
- **Konzernergebnis auch durch Verkauf von bmi stark verbessert**
Im Vorjahr war das Konzernergebnis noch durch den Verlust aus aufgegebenen Geschäftsbereichen mit 285 Mio. belastet

Gute Kontrolle der beeinflussbaren Kosten zeigt SCORE Fortschritt

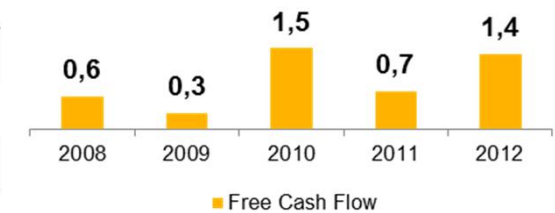
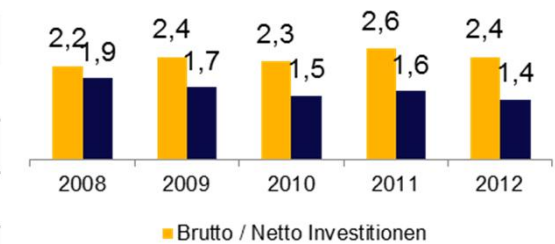
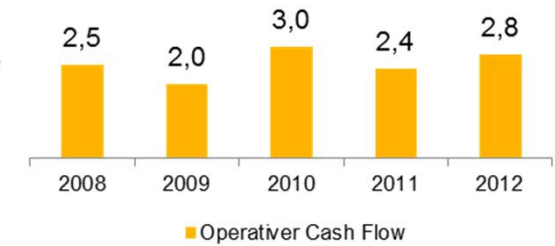
Umsatz- und Kostenpositionen

Lufthansa Konzern (in Mio. EUR)	GJ 2012	vs. VJ	vs. VJ	
Umsatzerlöse	30.135	+4,9%	1.401	
Sonst. betr. Erträge & Bestandsveränderungen	2.898	+17,7%	435	inkl. 631 Amadeus
Summe betriebliche Erträge	33.033	+5,9%	1.836	
Summe betriebliche Aufwendungen	-31.722	+4,3%	1.298	
Summe betr. Aufw. exkl. Treibstoffaufwand	-24.330	+0,8%	182	
Materialaufwand	-17.946	+7,3%	1.215	
<i>Treibstoffaufwand</i>	-7.392	+17,8%	1.116	
<i>Gebühren</i>	-5.167	+3,3%	167	
Personalaufwand	-7.052	+5,6%	374	inkl. 65 FX und 160 SCORE
Abschreibungen	-1.839	+6,8%	117	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.885	-7,7%	-408	

Trotz niedrigerem operativen Ergebnis, starke Cashflow Entwicklung

Kapitalflussrechnung

in Mio. EUR	GJ 2012	vs. VJ
EBT (Ergebnis vor Ertragsteuern)	1.039	+593
Abschreibungen	1.925	+145
Ergebnis aus der Veräußerung von Anlagevermögen	-739	-714
Beteiligungsergebnis	-94	-23
Zinsergebnis	318	+30
Erstattete / gezahlte Ertragsteuern	-34	+231
Nicht zahlungswirks. Bew.-änderungen von Finanzderivaten	19	-54
Veränderung des Working Capitals	490	+199
Operativer Cashflow aus fortgef. Geschäftsbereichen	2.924	+407
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-82	+79
Operativer Cashflow	2.842	+486
Investitionen (netto)	-1.445	+198
Free Cashflow	1.397	+684
<hr/>		
Flüssige Mittel per 31.12.	1.436	+549
Liquiditätsreserven (langfristige Wertpapiere)	3.530	+419
Gesamtliquidität des Konzerns	4.966	+968

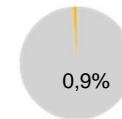
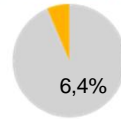
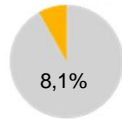
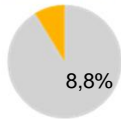
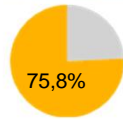


Airlines rückläufig, Service-Gesellschaften mit Ergebniszuwachs

Überblick Geschäftsfelder



Anteil an
LH Konzern-
außenumsatz



in Mio. EUR	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Sonstige & Konsolidierung
Umsatzerlöse vs. VJ	23.559 +5,7%	2.688 -8,7%	4.013 -2,0%	2.503 +8,9%	609 +1,7%	-3.237 -7,2%
Operatives Ergebnis vs. VJ	258 -26,1%	104 -58,2%	318 +23,7%	97 +14,1%	21 +10,5%	-274 -97,1%
EBITDA vs. VJ	1.851 +11,0%	196 -40,2%	491 +30,2%	214 +45,6%	76 31,0%	507 +894,1%



in Mio. EUR	Lufthansa Passage	SWISS	Austrian Airlines
Umsatzerlöse vs. VJ	17.261 +5,4%	4.220 +7,1%	2.158 +5,4%
Operatives Ergebnis vs. VJ	-45 -	191 -26,3%	65 -
EBITDA vs. VJ	1.113 -0,7%	507 +0,8%	228 +113,1%

Kapazitätsdisziplin wirkte positiv auf Ladefaktor und Yields

Entwicklung Kapazität und Yields

Alle Regionen	GJ '12	Q4 '12
ASK	+0,6%	-3,1%
RPK	+2,2%	-1,3%
SLF	+1,2P.	+1,4P.
Yield	+3,7%	+3,0%
Yield ohne FX	+1,0%	+1,4%
Anzahl Flüge	-1,4%	-3,2%

Europa	GJ '12	Q4 '12
ASK	+2,1%	-2,2%
RPK	+3,7%	-0,1%
SLF	+1,1P.	+1,5P.
Yield	+2,7%	+4,3%

Asien / Pazifik	GJ '12	Q4 '12
ASK	+0,2%	-4,3%
RPK	+0,7%	-5,1%
SLF	+0,5P.	-0,7P.
Yield	+0,7%	-1,5%

Amerika	GJ '12	Q4 '12
ASK	-0,4%	-2,3%
RPK	+1,9%	+0,3%
SLF	+1,9P.	+2,2P.
Yield	+7,7%	+5,1%

Nahost / Afrika	GJ '12	Q4 '12
ASK	-1,8%	-5,6%
RPK	-0,3%	-4,8%
SLF	+1,1P.	+0,7P.
Yield	+2,7%	0,2%

Lufthansa setzt ihren restriktiven Kapazitätskurs in 2013 fort

Kapazitätsprognose

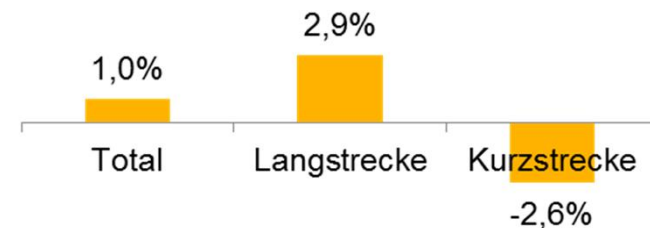
Aktuelle Geschäftsentwicklung Passage Airline Gruppe

- Kapazitätswachstum auf Langstrecken im Wesentlichen durch Einsatz von größerem Fluggerät und aktuelle Erhöhung des Economy-Anteils
- Im Vorjahresvergleich erhebliche Verschiebungen im ersten Halbjahr aufgrund von Feiertagen zu erwarten (Chinese New Year, Ostern, kürzerer Februar)
- Positive Mengenentwicklung bei den Vorausbuchungen
- Weiter Erhöhungen des Ladefaktors angesichts der restriktiven Kapazität erwartet
- Preisentwicklung stabil, aber Wechselkurse belasten
- Preisentwicklung auf Langstrecke durch temporär höheren Economy-Anteil strukturell verwässert
- Europa mit positiver Preisentwicklung

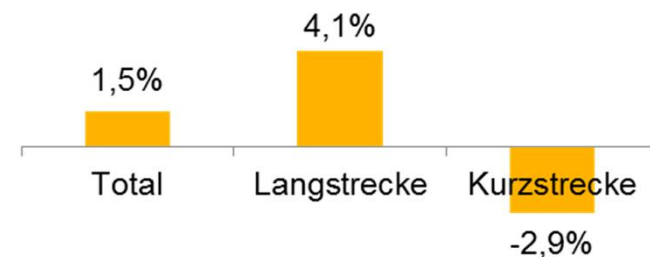
Aktuelle Geschäftsentwicklung Logistik

- Markterholung ab zweiter Jahreshälfte erwartet
- Erwartung Kapazität Gesamtjahr 2013: +1% vs. VJ

Kapazitätsausblick Gesamtjahr 2013 Passage Airline Gruppe [ASK]














Kapazitätsausblick Sommer 2013 Passage Airline Gruppe [ASK]



Alle Segmente erwarten eine Verbesserung oder stabile Ergebnisse

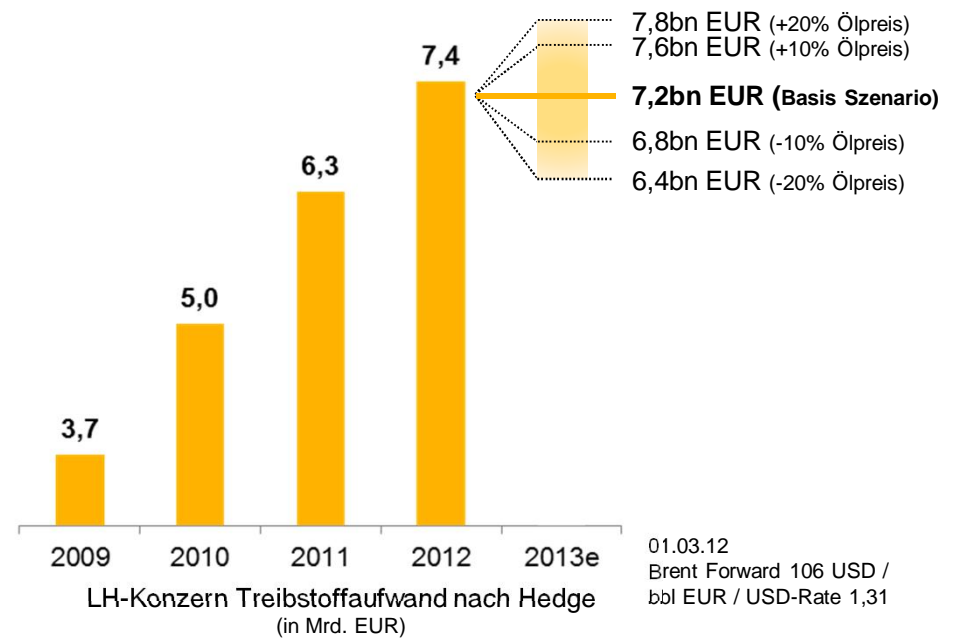
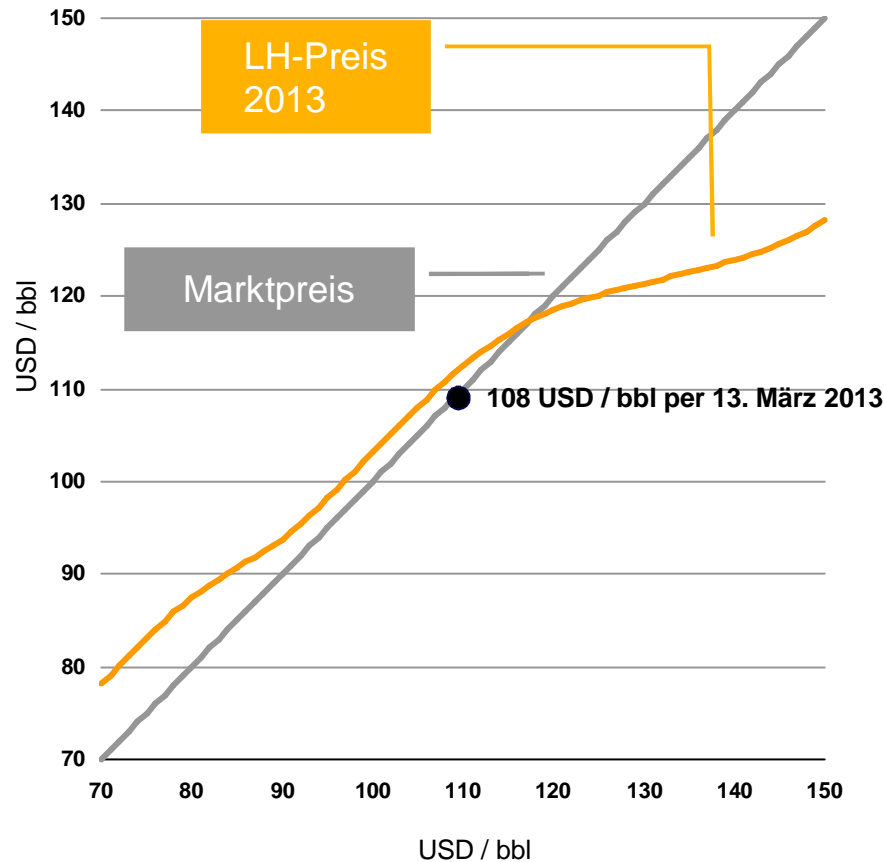
Ausblick Geschäftsfelder



	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT-Services
Ausblick	 moderate Steigerung von Umsatz und operativem Gewinn erwartet, absolute Höhe hängt von gesamtwirtschaftlicher, sowie Treibstoffpreis- und Wechselkursentwicklung ab	 operativer Gewinn im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich. Dieser soll über dem Ergebnis des Vorjahres liegen	 Erwartung einer stabilen Ergebnisentwicklung in 2013 	 Erwartung eines erneuten Anstiegs von Umsatz und operativem Gewinn in 2013 	 Für 2013 wird mit Umsatzwachstum und einer weiteren Steigerung der Profitabilität gerechnet. 
			Lufthansa Passage	SWISS	Austrian Airlines
Ausblick			 Erwartung einer Steigerung des Umsatzes und Verbesserung des operativen Ergebnisses trotz schwankender externer Kostenfaktoren. Absolute Höhe hängt besonders von der Entwicklung der Treibstoffkosten und Wechselkurse ab	 operatives Ergebnis 2013 Voraussichtlich im Rahmen des Vorjahres. In besonderem Maße auch von der Entwicklung des Schweizer Franken abhängig	 Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen sollen Umsatz und Ergebnis, bereinigt um Restrukturierungseffekte, gegenüber Vorjahr gesteigert werden.

Treibstoffkostenprognose zeigt für 2013 leichten Rückgang

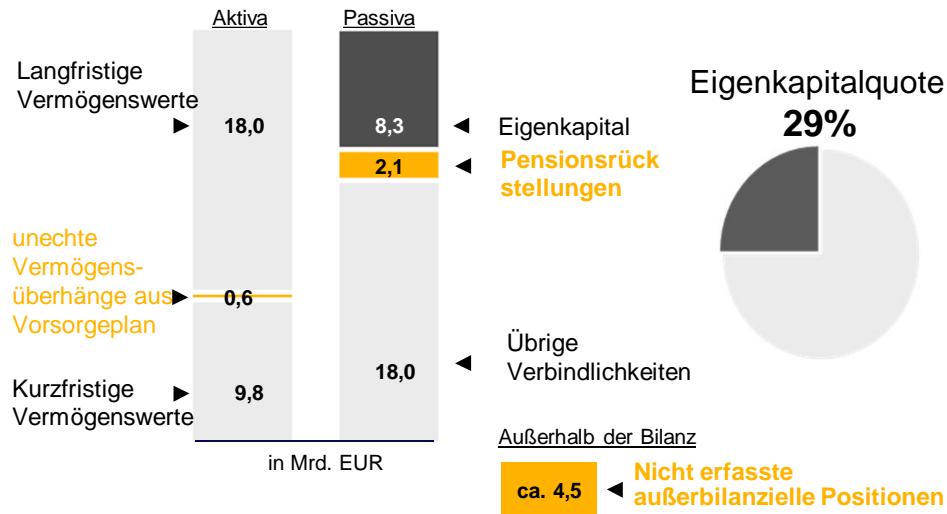
Treibstoffprognose und Sensitivitäten



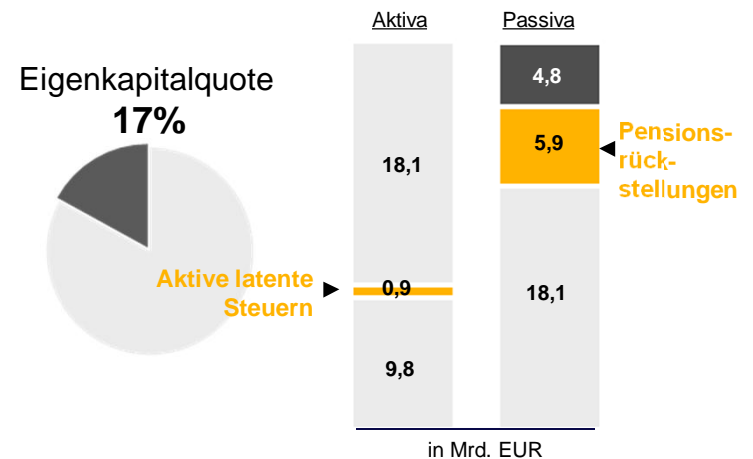
IAS 19 wirkt sich auf Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aus

Implementierung von IAS 19

Bilanz wie für GJ 2012 berichtet ...



... und basierend auf neuem IAS 19



Positive und negative Einflüsse auf Bilanz und GuV

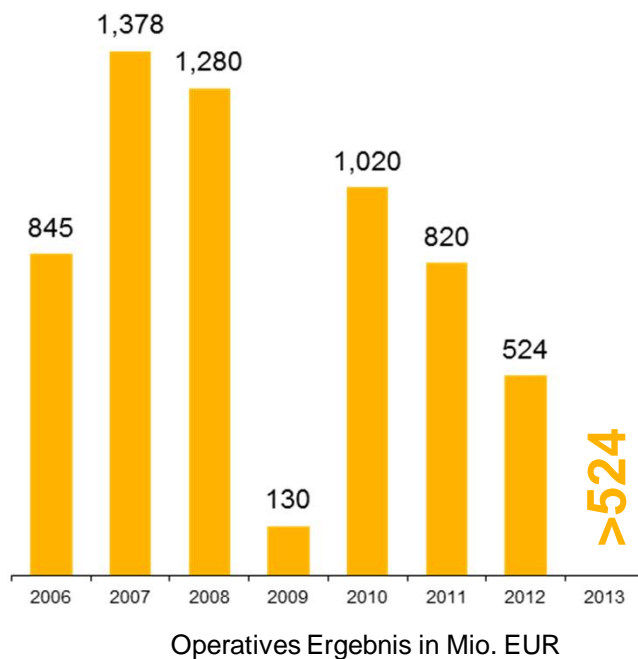
- **Bilanz:** Pensionsrückstellungen auf der Bilanz steigen um ca. 3,8 Mrd. EUR – das Eigenkapital reduziert sich in Folge um 3,5 Mrd. EUR
- **Cashflow:** IAS 19 führt zu keiner höheren jährlichen Dotierung in den Pensionsfonds, Finanzierungsplan bleibt unverändert
- **GuV Personalaufwand:** Positiver Einfluss auf Personalaufwand. Außerbilanzielles Pensionsdefizit wird derzeit über den Personalaufwand amortisiert. Die Amortisation entfällt zukünftig. Auf Basis der Annahmen für das GJ 2012 hätte der positive Einfluss ca. +100 Mio. EUR betragen
- **GuV Zinsergebnis:** Zinsen auf Pensionsvermögen werden verringert (analog zur Diskontierung der Pensionsverpflichtungen). Für GJ 2012 hätte der Einfluss bei -50 Mio. EUR gelegen

Bilanzzielwerte wurden im Hinblick auf neue IFRS Regeln angepasst Finanzziele

	Neues Ziel	Altes Ziel	Aktueller Stand	
Eigenkapitalquote	25% mittelfristig	30%	29%	IFRS-Änderungen (insbes. Pensionen) haben das Eigenkapital nachhaltig verringert, ändern aber nicht die eigentliche wirtschaftliche Situation. Ziel für Eigenkapitalquote entsprechend angepasst.
Gearing	n.a.	40-60%	49%	Neue IAS 19 Pensionsbilanzierung führt zu deutlicher Volatilität des Eigenkapitals. Gearing verliert seine Steuerungsfunktion.
Dynamische Tilgungsquote	45% (min. 35%)	-	59%	Verhältnis von adjustiertem operativem Cashflow zu Nettoverschuldung plus Pensionsrückstellungen. Neues Ziel soll Kreditaufnahmefähigkeit des Konzerns steuern. Eng an relevanten Zielwerten der Ratingagenturen angelehnt.
Mindestliquidität	2,3 Mrd. EUR	2,3 Mrd. EUR	5,0 Mrd. EUR	Mindestliquidität liefert Sicherheitspuffer für außerordentliche Events. Zielwert ist unverändert.

Operativer Gewinn 2013 über Vorjahr

Ausblick Konzern



Ausblick 2013

- Umsatz über Vorjahr
- Operativer Gewinn 2013 höher als berichteter operativer Gewinn für 2012
- SCORE-Maßnahmen sollen 2013 brutto einen substantziellen Beitrag zum Ergebnis leisten
- Operatives Ergebnis 2013 wird deutlich durch SCORE-Restrukturierungsaufwand und -Projektkosten belastet
- 2013 wird der größere Teil des operativen Jahresergebnisses durch die Fluggesellschaften erwirtschaftet, d.h. die Passage Airline Gruppe und Lufthansa Cargo

Christoph Franz
– Vorstandsvorsitzender –

Ergebnistrend muss umgekehrt werden, Fokus auf Passagiergeschäft

Langfristiger Trend der Gewinnmargen

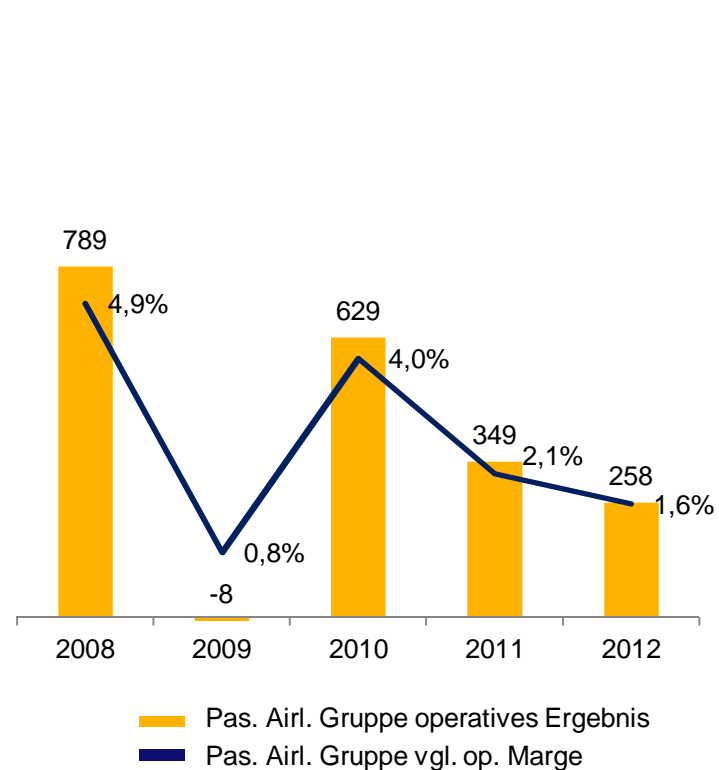
Lufthansa Konzern

Operatives Ergebnis und vgl. operative Marge



Größtes Geschäftsfeld: Passage Airline Gruppe

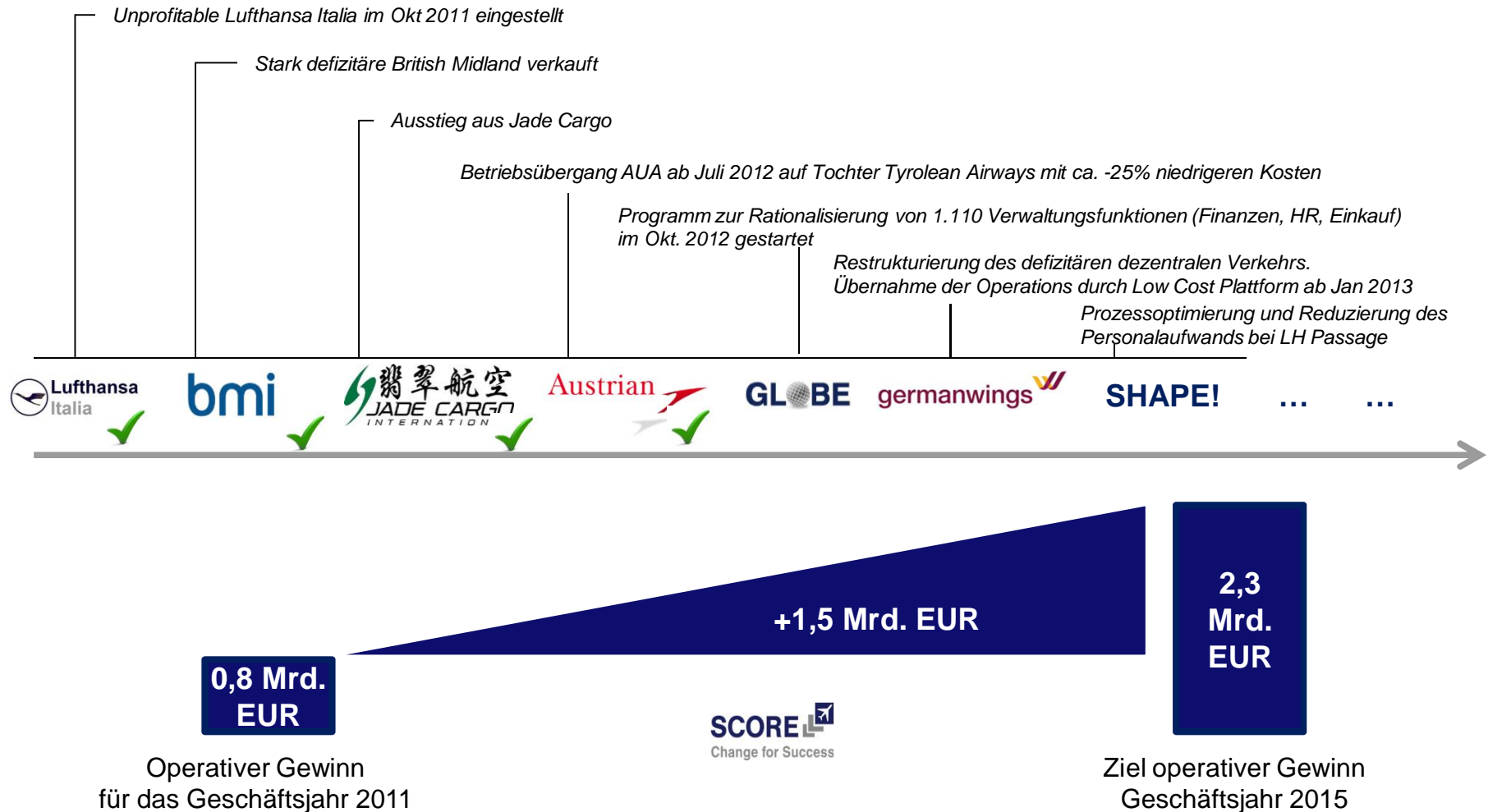
Operatives Ergebnis und vgl. operative Marge



➔ Aussetzen der Dividende für 2012 angesichts negativem Ergebnistrend

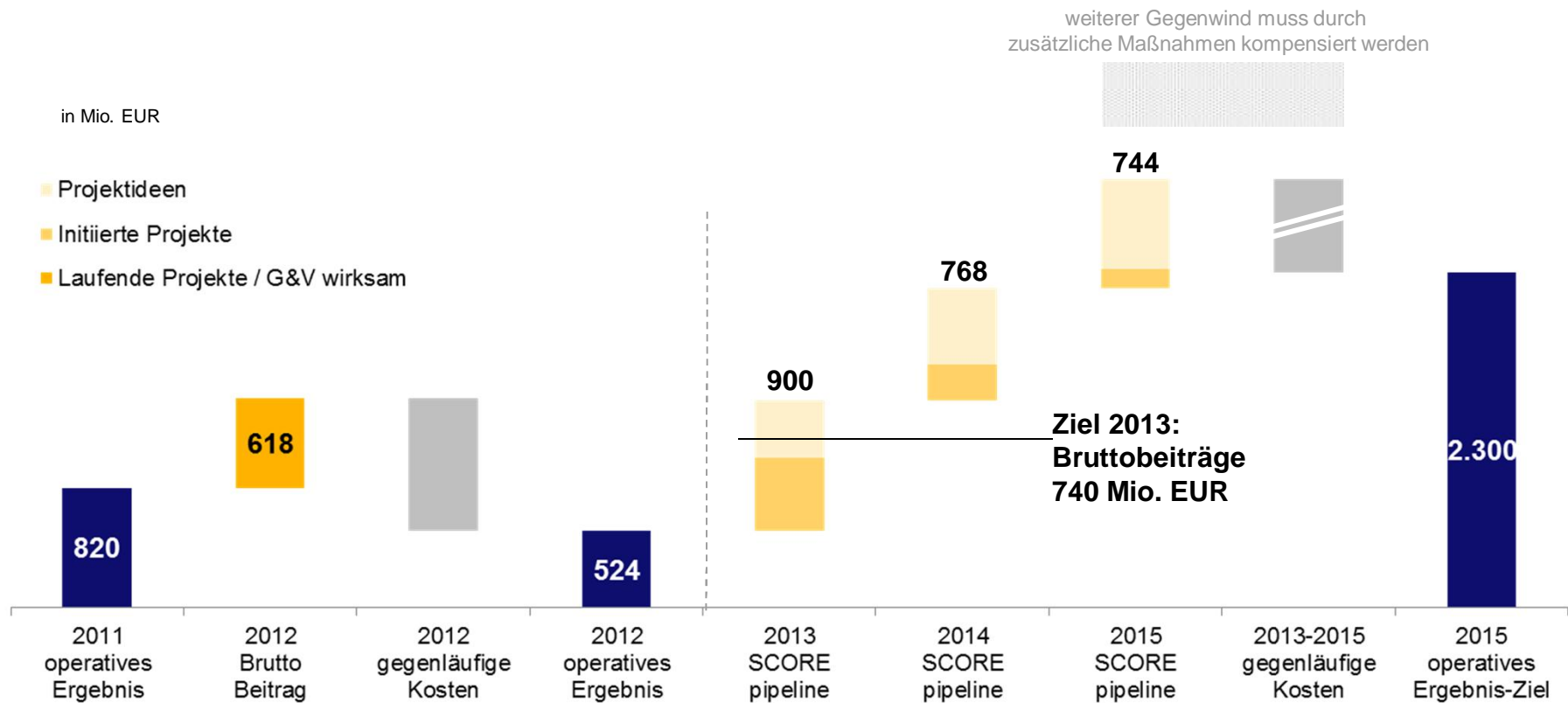
Konzern wandelt sich in eine starke und profitablere Lufthansa

Restrukturierung und SCORE-Maßnahmen seit 2011



In 2012 leistete SCORE einen Bruttobeitrag von 618 Mio. EUR

SCORE Pipeline 2012-2015



Momentaufnahme: Stand 28. Februar 2013

SCORE führt zu Veränderungen in allen Bereichen

Projektüberblick SCORE

Beispielprojekte pro Airline / Geschäftsfeld

Bereich	Projekte
LHP	Neue Germanwings Premium Economy Ausweitung der „Zwei-Produkt-Flotte“ SHAPE!
LX	Calvin – neues Konzept für Genf Manumea – neues Technik Konzept Treibstoffsparmaßnahmen
OS	Neuer Vertrag Flughafen Wien Neues Cateringkonzept
LSG	Restrukturierung Deutschland Neues Betriebsmodell Air New Zealand
LHT	NETwork SixToOne
LCAG	Produktoffensive Optimierung Umsatzmanagement

Anzahl der Projekten pro Geschäftsfeld

Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT-Services
526 	302 	225 	1,292 	59 

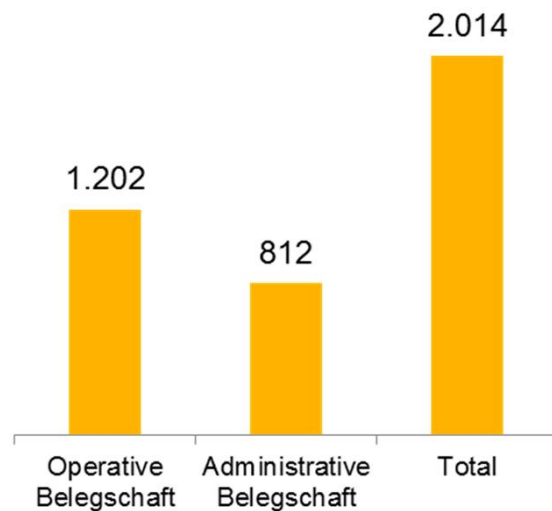
**>2.500 Ideen
innerhalb
eines Jahres
generiert**

**Top 20
Projekte haben
ein Volumen
von ca. 1 Mrd.
EUR**

Harte aber notwendige Entscheidungen wurden getroffen

Stand Abfindungspakete per Jahresende

Rückstellungen für >2.000 Abfindungen



**GJ 2012: 160 Mio. EUR
Restrukturierungskosten**

Weitere Restrukturierungen wurden vor Kurzem bekannt gegeben

■ **GLOBE**

Konzernweiter Zusammenschluss von HR, Einkauf, Finanz- und Rechnungswesen

- ~ 1.100 FTEs betroffen
- ~ 200 Mio. EUR kumulierte Einsparungen 2013-2018
- ~ **75 Mio. EUR** Einsparungen pro Jahr ab 2019

■ **SHAPE!**

Straffung, Vereinfachung und Flexibilisierung der Prozesse bei Lufthansa Passage

- ~ Summe betroffener FTEs wird im Mai 2013 festgelegt
- ~ **150 Mio. EUR** Einsparungen pro Jahr ab 2015

■ **netWork**

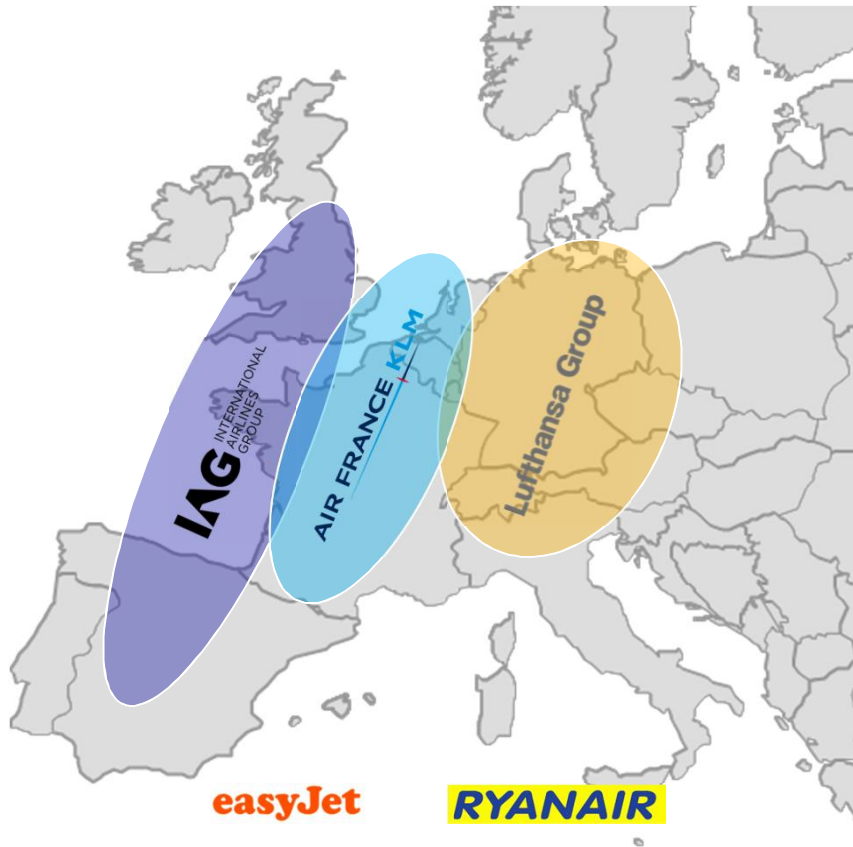
Mehr als 200 Projekte, um Verwaltungsfunktionen bei Lufthansa Technik zu optimieren

- ~ 650 FTEs betroffen
- ~ **30 Mio. EUR** Einsparungen pro Jahr ab 2015

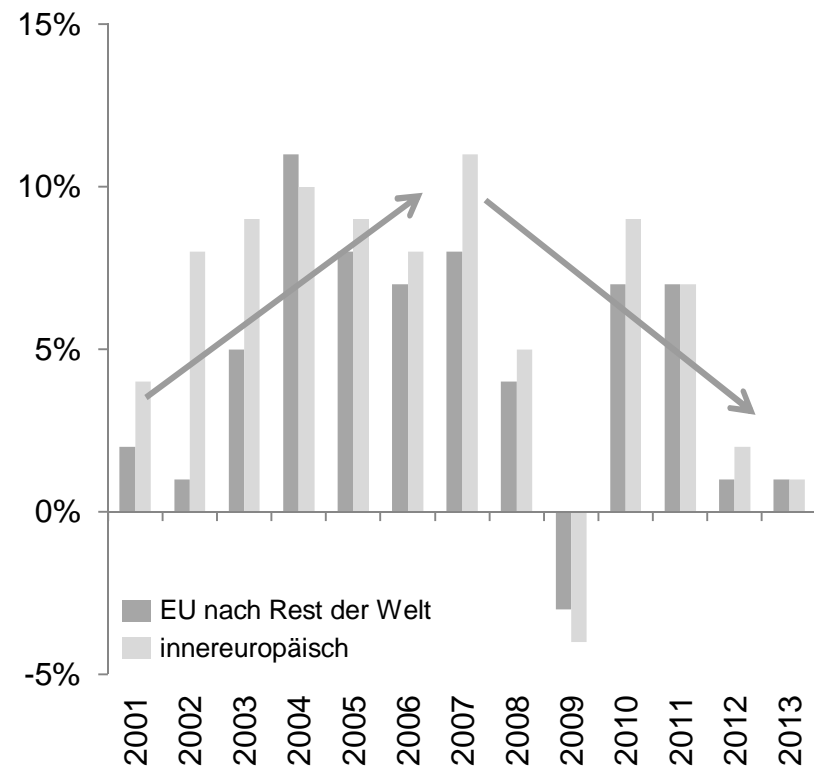
Marktkonsolidierung in Europa in fortgeschrittenem Stadium

Konsolidierung der Branche und langfristige Kapazitätsentwicklung

Wettbewerb wird durch drei Netzwerk-Carrier-Systeme und zwei zentrale Low-Cost-Carrier bestimmt



Kapazitätswachstum auf niedrigstem Niveau seit 2001



Quelle: ASK basierend auf Daten der Flugpläne (FLASH), für 2013 wird Sommerflugplan als repräsentativ angenommen

Quelle Firmenlogos: Websites der Unternehmen

SCORE unterstützt umfassende Flottenmodernisierung

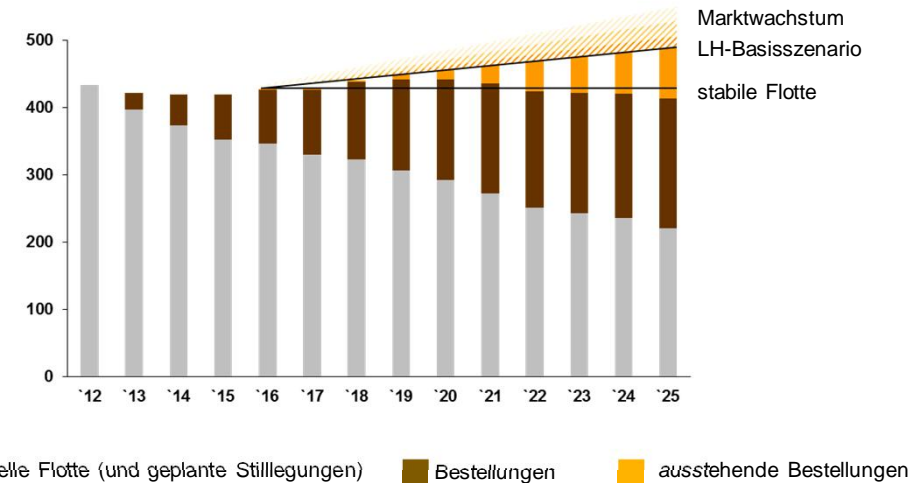
Investitionen in Flotte und Produkt

Überblick Flugzeugbestellungen 2013-2025

	# Bestellungen
Langstrecke	33
Kurzstrecke	203



Beispiel: Lufthansa Passage



Neue First Class



Neue Business Class



Neue Economy Class



Neue Bodenprodukte



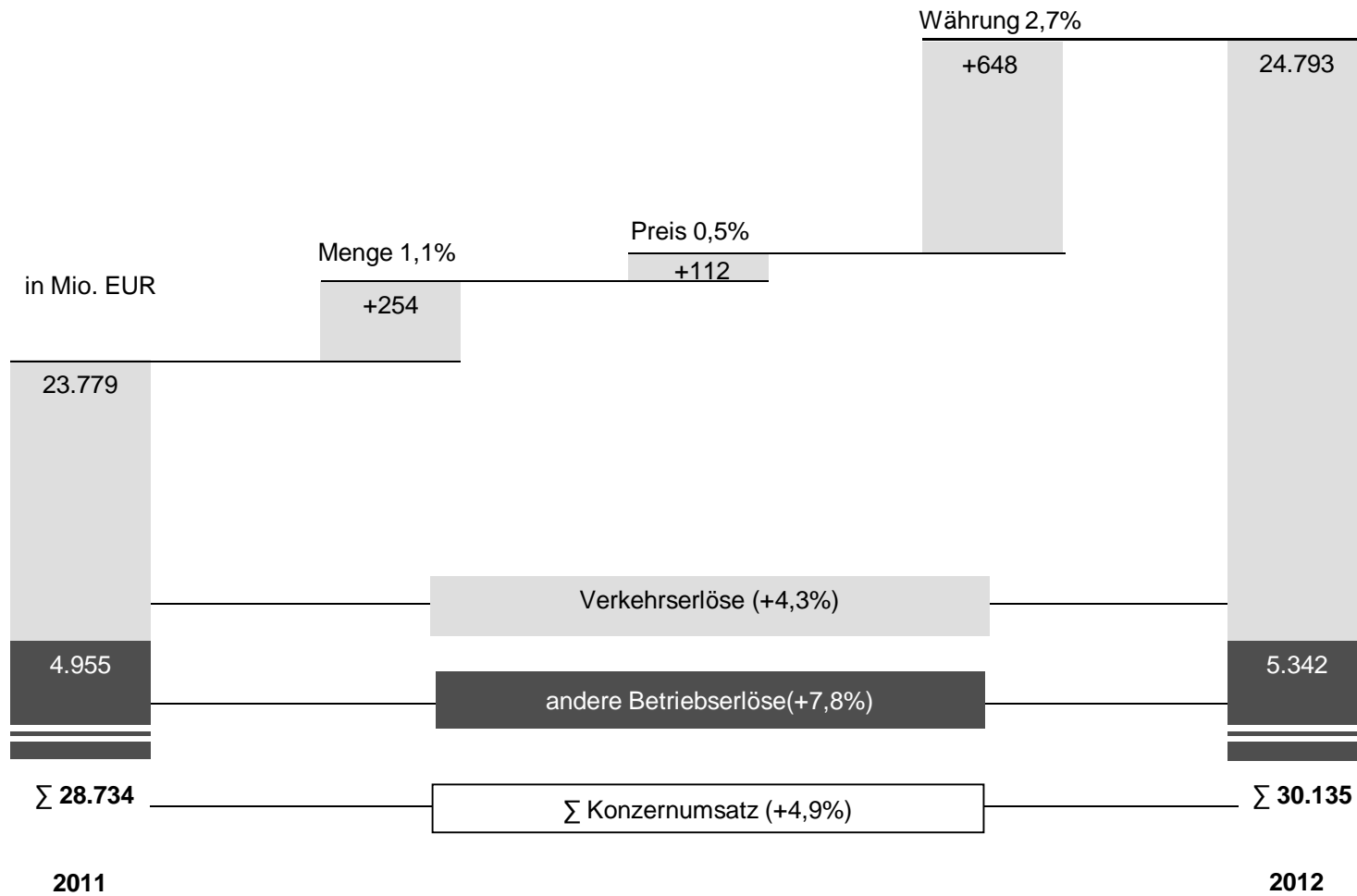
Zusammenfassung und Ausblick

- Alle unsere Aktivitäten sind zukunftsgerichtet. Ziel ist die Verbesserung der Zukunftsfähigkeit des Lufthansa Konzerns.
- SCORE funktioniert. SCORE ist für unsere Mitarbeiter zu einer alltäglichen Realität geworden. Es hilft und, die notwendigen Maßnahmen voranzutreiben, um gestärkt aus diesem Veränderungsprozess hervorzugehen.
- 2013 und 2014 liegt der Fokus auf der Implementierung der Restrukturierungsmaßnahmen. Wir werden sie erfolgreich umsetzen.
- Unsere Unternehmenskultur wird von diesem Veränderungsprozess profitieren. Sie wird die Fähigkeit und den Willen zur Veränderungsbereitschaft zu einem festen Bestandteil unserer DNA machen.
- Das Umfeld bleibt auch in Zukunft eine Herausforderung für unser Geschäft. Externe Einflussfaktoren bleiben volatil.
- Die grundlegende Ergebnisverbesserung wird sich spät einstellen. Aber erste Verbesserungen werden 2013 sichtbar. Wir erwarten, dass das operative Ergebnis über Vorjahr liegen wird.
- Wir wollen unsere finanziellen Ziele erreichen. Bis 2015 wollen wir unseren operativen Gewinn auf 2,3 Mrd. EUR steigern. Alle Maßnahmen und Aktivitäten sind darauf ausgerichtet, dieses Ziel zu erreichen.

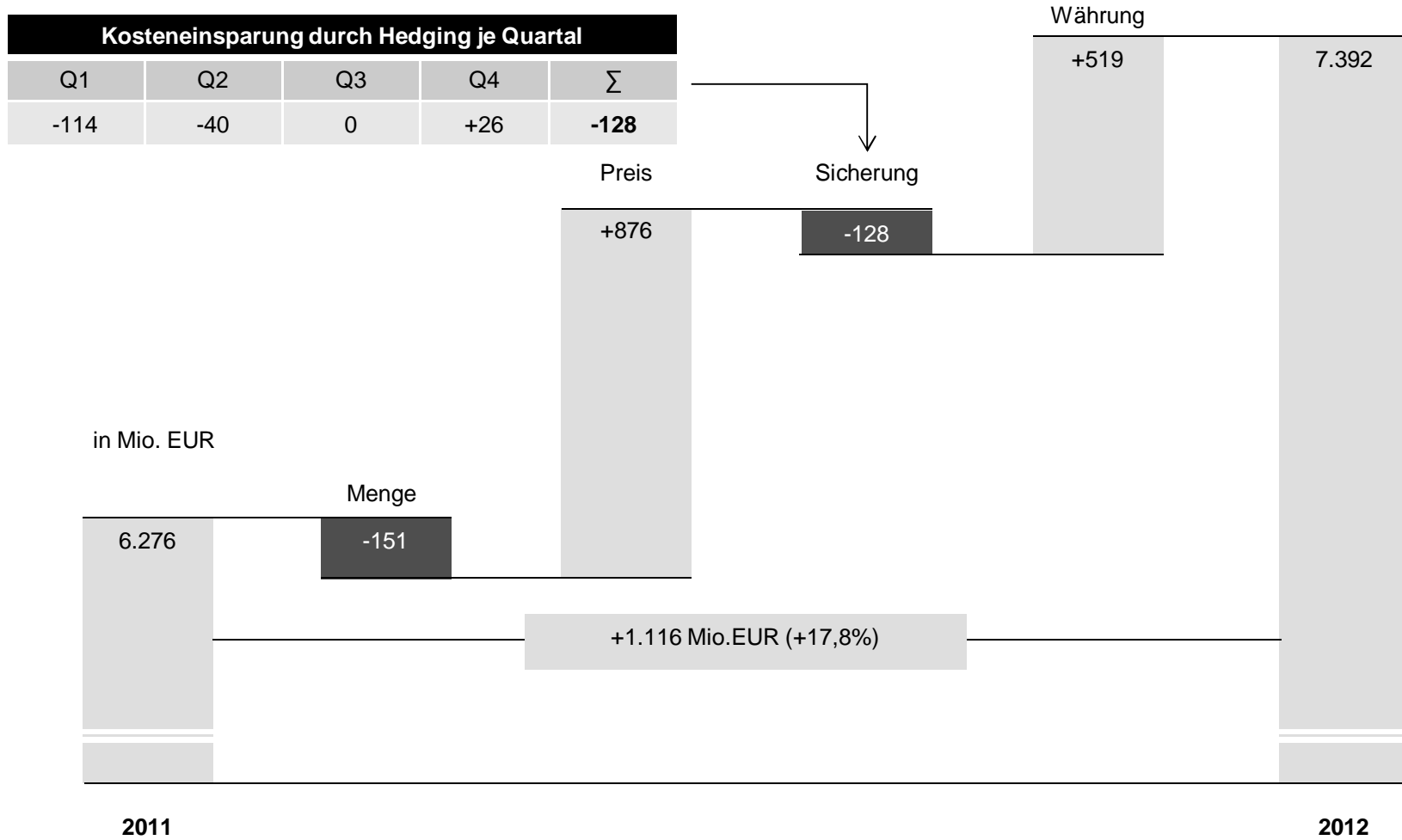
Anhang – Finanzdaten Geschäftsjahr 2012

Konzernumsatz

GJ 2012 vs. GJ 2011



Treibstoffaufwand GJ 2012 vs. GJ 2011



Operatives Ergebnis

GJ 2012 vs. GJ 2011

in Mio. EUR	2012	2011	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.311	773	+538
Nettobuchgewinne / Vermögensverluste / Finanzanlagen	-747	20	-767
- davon Abgänge von Flugzeugen	-33	-32	-1
Bewertung aus langfristigen Finanzschulden	-21	86	-107
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	-1	24	-25
Außerplanmäßige Abschreibungen	144	80	+64
Rückstellungsauflösung	-162	-163	+1
Operatives Ergebnis	524	820	-296
Vgl. operative Marge*	2,3%	3,4%	-1,1PP.

*Bereinigte operative Marge = (operatives Ergebnis + Rückstellungsauflösung) / Umsatz

Ergebniskennzahlen

GJ 2012 vs. GJ 2011

in Mio. EUR	2012	2011	vs. VJ
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.311	773	+538
Beteiligungsergebnis	94	71	+23
Übrige Finanzposten	-48	-110	+62
- davon Zeitwertänderungen von Optionen zu Sicherungszwecken	82	-96	+178
EBIT	1.357	734	+623
Zinsergebnis	-318	-288	-30
Ertragsteuern	-72	-157	+85
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	967	289	+678
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (bmi)	36	-285	+321
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-13	-17	+4
Konzernergebnis	990	-13	+1.003
Ergebnis pro Aktie (in EUR)	2,16	-0,03	+2,19

Vgl. operative Marge je Airline und Geschäftsfeld 2012

GJ 2012 vs. GJ 2011

