



Lufthansa

1. Zwischenbericht
Januar – März 2006

4,4 Mrd.

Umsatz in EUR

+ 8,5 %

Steigerung der Durchschnittserlöse
der Lufthansa Passage Airlines

290 Mio.

Operativer Cashflow in EUR

Kennzahlen

Der Lufthansa Konzern im Überblick*

		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Veränderung in %
Umsatzerlöse	Mio. €	4 446	3 903	13,9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3 364	2 979	12,9
EBITDA	Mio. €	206	222	– 7,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	– 75	– 26	– 188,5
Konzernergebnis	Mio. €	– 98	– 116	15,5
Investitionen	Mio. €	612	480	27,5
Operativer Cashflow	Mio. €	290	133	118,0
Bilanzsumme zum 31. März	Mio. €	19 227	18 647	3,1
Netto-Kreditverschuldung**	Mio. €	– 74	– 95	22,1
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	92 616	89 939	3,0
Ergebnis pro Aktie	€	– 0,21	– 0,25	16,0

* Wegen Veränderung des Konsolidierungskreises Vorjahreszahlen nur bedingt vergleichbar.

** Ab dem ersten Quartal 2006 beziehen wir auch die langfristigen Wertpapiere, die als Liquiditätsreserve dienen und kurzfristig liquidierbar sind, in die Berechnung der Netto-Kreditverschuldung ein. Vorjahreswerte wurden angepasst.

Der vorliegende Zwischenabschluss zum 31. März 2006 wurde in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 unter Berücksichtigung der seit 1. Januar 2006 gültigen Standards erstellt.

Veröffentlichungstag: 11. Mai 2006

Leistungsdaten der Lufthansa Passage Airlines und von Lufthansa Cargo

		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	11 442	11 131	2,8
Sitzladefaktor	%	71,8	73,3	– 1,5 P.
Fracht/Post	Tsd. Tonnen	410	415	– 1,0
Fracht-Nutzladefaktor	%	68,3	65,2	3,1 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 135	6 117	0,3
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	4 313	4 270	1,0
Gesamt-Nutzladefaktor	%	70,3	69,8	0,5 P.
Zahl der Flüge		156 461	151 740	3,1

Inhalt

- 1** An unsere Aktionäre
- 5** Die Geschäftsfelder
- 11** Zwischenabschluss
- 16** Weitere Erläuterungen
Impressum

Sehr geehrte Aktionäre,

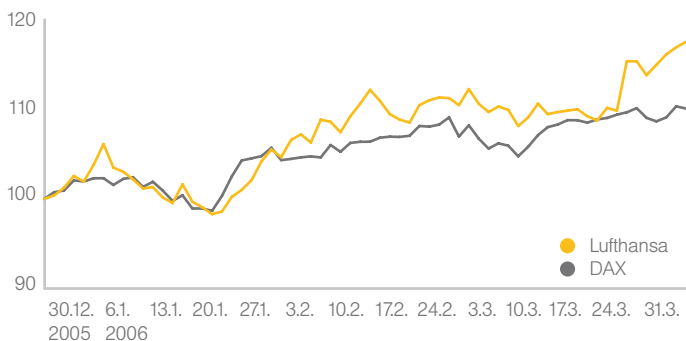
trotz wieder anziehender Ölpreisnotierungen deuten die Konjunkturindikatoren auf ein robustes Wachstum der Weltwirtschaft im ersten Quartal 2006 hin, welches auch im Jahresverlauf Bestand haben sollte. Die Luftfahrtbranche wurde hiervon beflügelt und ist entsprechend positiv ins neue Jahr gestartet. Die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zog weiter an.

Auch Lufthansa profitierte von der Konjunktorentwicklung. Wir konnten Passagierzahl und Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum steigern. Das im ersten Quartal traditionell schwache operative Ergebnis beläuft sich auf – 75 Mio. EUR (Vorjahr: – 26 Mio. EUR). Die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahresergebnis ist aufgrund von Veränderungen im Konsolidierungskreis eingeschränkt. Ohne diese Veränderungen hätte das operative Ergebnis – 47 Mio. EUR betragen. Das Konzernergebnis verbesserte sich auf – 98 Mio. EUR (Vorjahr: – 116 Mio. EUR).

Aktie

Die deutschen Aktienmärkte knüpften im ersten Quartal 2006 an die positive Entwicklung des Vorjahres an. Gute Konjunkturdaten und die Erwartung hoher Unternehmensgewinne im Geschäftsjahr 2005 ließen den deutschen Aktienindex (DAX) im Quartalsverlauf um 10,4 Prozent steigen und verhalfen ihm damit zu einem 5-Jahres-Hoch.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie (indiziert auf 30.12.2005) im Vergleich zum DAX im ersten Quartal 2006



Die Lufthansa Aktie entwickelte sich mit einem Kursgewinn von 18,1 Prozent auf 14,77 EUR deutlich besser als der DAX. Fundamental unterstützt wurde der Kursanstieg durch den Dividendenvorschlag von 0,50 EUR pro Aktie und einen positiven operativen Ausblick. Nach Veröffentlichung der Geschäftszahlen 2005 erhöhten die meisten Analysten die Kursziele für die Lufthansa Aktie. Auf unserer Internetseite veröffentlichen wir einen regelmäßig aktualisierten Analystenspiegel.

Am 31. März 2006 lagen 75,2 Prozent des Lufthansa Aktienkapitals in Händen deutscher Anteilseigner, Aktionäre aus den USA belegten mit 7,1 Prozent den zweiten Platz gefolgt von Großbritannien mit 5,1 Prozent. Der Streubesitz beträgt weiterhin 100 Prozent.

Wesentliche Ereignisse im Berichtszeitraum

Lufthansa hat am 4. Januar 2006 vorzeitig nominal 699 Mio. EUR der 1,25 Prozent Wandelanleihe von 2002/2012 (WKN 795 560) aus den liquiden Mitteln zurückgezahlt. Von der Wandelanleihe stehen nunmehr noch nominal 51 Mio. EUR aus. Aufgrund von Unterschieden zwischen Markt- und Buchwert zum Tilgungszeitpunkt wurde bei der Rückzahlung ein Finanzertrag von 28 Mio. EUR generiert.

Das im August 2005 eingeleitete Squeeze-Out-Verfahren im Rahmen der Übernahme der Swiss International Air Lines AG (SWISS) wurde im Januar 2006 erfolgreich abgeschlossen. Lufthansa und die Almea Stiftung halten über die Schweizer Gesellschaft AirTrust AG jetzt 100 Prozent der SWISS-Aktien. Die vom Squeeze-Out betroffenen Publikumsaktionäre von SWISS erhielten mit 8,96 CHF pro Aktie die gleiche Entschädigung wie die Aktionäre, die der AirTrust AG ihre SWISS-Aktien bereits während des Kaufangebots angedient hatten. Die Swiss International Air Lines AG wurde am 27. Januar von der Börse genommen.

Im Rahmen unserer Strategie wollen wir mit anderen Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette einen Luftfahrt-Systemverbund aufbauen. Inzwischen haben wir unseren Anteil am Flughafenbetreiber Fraport auf 9,3 Prozent ausgebaut. Auf der Hauptversammlung der Fraport am 31. Mai wird der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, Wolfgang Mayrhuber, zur Wahl in den Aufsichtsrat der Fraport AG vorgeschlagen. Ziel der Beteiligung ist es, die für den Betrieb einer Fluglinie notwendige Infrastruktur aktiv mitzugestalten und Kosten, Qualität sowie Effizienz zu optimieren.

Organveränderungen

Stephan Gemkow wurde vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG am 22. März 2006 mit Wirkung zum 1. Juni 2006 für drei Jahre zum Finanzvorstand bestellt. Stephan Gemkow, seit Februar 2004 Vorstand Finanzen und Personal der Lufthansa Cargo AG, tritt damit die Nachfolge von Dr. Karl-Ludwig Kley an, der sein Mandat als Finanzvorstand zum 31. Mai 2006 niedergelegt hat und zur Merck KGaA wechselt.

Aktionsplan

Wir arbeiten mit Hochdruck weiter an dem im Jahr 2004 gestarteten Aktionsplan, der bis Ende 2006 nachhaltige Kostensenkungen von 1,2 Mrd. EUR erreichen wird. Bis zum Ende des ersten Quartals 2006 konnten hiervon bereits 985 Mio. EUR realisiert werden.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft befindet sich weiter im Aufschwung. Aktuelle Konjunkturindikatoren deuten darauf hin, dass sie trotz gestiegener Ölpreisnotierungen auch im ersten Quartal 2006 wieder deutlich gewachsen ist. Auch im Euroraum und in Deutschland wird eine weitere Belebung der Wirtschaft im ersten Quartal erwartet. Hauptwachstumstreiber sind weiterhin Asien (insbesondere China) und die USA. In jüngster Zeit kommen Impulse auch verstärkt aus Japan.

Der Ölpreis legte in den ersten drei Monaten 2006 wieder kräftig zu. Nachdem er sich im ersten Vierteljahr 2005 durchschnittlich bei 48 USD/Barrel bewegt hatte, betrug er im ersten Quartal 2006 durchschnittlich 63 USD/Barrel. Das entspricht einem Anstieg von 31 Prozent. Zum Quartalsende 2006 stieg er aufgrund weltpolitischer Spannungen (z. B. Irankonflikt) auf rund 66 USD/Barrel.

Die Luftfahrtbranche konnte von der anhaltend positiven Wirtschaftsentwicklung profitieren. Die bis März vorliegenden Branchendaten weisen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Anstieg des Passagierverkehrs von 5,9 Prozent und des Frachtverkehrs von 5,2 Prozent aus.

Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der vorliegende Zwischenbericht zum 31. März 2006 wurde in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt. Der Zwischenabschluss wurde nach den ab 1. Januar 2006 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen aufgestellt. Im Übrigen haben wir die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss 2005 angewandt.

Gegenüber dem Vorjahresquartal ist der Konsolidierungskreis um die AirTrust AG – sie hält nunmehr 100 Prozent der SWISS – und um die Gesellschaften der Eurowings-Gruppe, an der die Stimmrechtsmehrheit zum Jahresende 2005 übernommen wurde, erweitert. Im Geschäftsfeld Catering haben wir vier Gesellschaften neu konsoli-

diert, fünf Gesellschaften schieden aus dem Konsolidierungskreis aus. Über die Einzelheiten informieren wir auf Seite 16 dieses Berichts und in den betroffenen Geschäftsfeldern.

Geschäftsverlauf

Die Lufthansa Passage Airlines und Lufthansa Cargo haben im ersten Quartal den Absatz (Passage und Fracht) um 1,0 Prozent gesteigert. Da das Angebot insgesamt nur geringfügig ausgeweitet wurde (+0,3 Prozent), erhöhte sich die Gesamtauslastung um 0,5 Prozentpunkte auf 70,3 Prozent.

Von Januar bis März 2006 haben wir 11,4 Millionen Fluggäste und damit 2,8 Prozent mehr als im Vorjahr für die Lufthansa Passage Airlines gewonnen. Das um 3,1 Prozent erhöhte Angebot konnte nicht ganz am Markt abgesetzt werden. Der Sitzladefaktor reduzierte sich daher um 1,5 Prozentpunkte auf 71,8 Prozent.

Im Frachtgeschäft ging die beförderte Menge um 1 Prozent auf 410.000 Tonnen zurück. Dennoch haben wir bei einem um 3,4 Prozent verminderten Angebot den Absatz um 1,1 Prozent auf 1,9 Mrd. Tonnenkilometer steigern können. Der Nutzladefaktor stieg entsprechend um 3,1 Prozentpunkte auf 68,3 Prozent.

Umsatzerlöse

Die Verkehrserlöse erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 385 Mio. EUR oder 12,9 Prozent auf 3,4 Mrd. EUR. Wesentlicher Treiber war neben der Ausweitung des Konsolidierungskreises unsere Politik der marktorientierten Kapazitätsausweitung mit positivem Einfluss auf die Durchschnittserlöse im ersten Quartal 2006. Bei den Lufthansa Passage Airlines konnten wir sie im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,5 Prozent, bei Lufthansa Cargo um 9,0 Prozent steigern. Auch die anderen Betriebserlöse legten kräftig zu. Sie stiegen um 17,1 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Auf das Geschäftsfeld Technik entfielen davon 509 Mio. EUR, ein Zuwachs von 22,1 Prozent. Die LSG Sky Chefs-Gruppe steuerte 409 Mio. EUR bei. Dies entspricht einer Steigerung von 10,5 Prozent. Insgesamt legten die Umsatzerlöse von 3,9 Mrd. EUR um 543 Mio. EUR (+13,9 Prozent) auf 4,4 Mrd. EUR zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen von 285 Mio. EUR auf 299 Mio. EUR (+4,9 Prozent).

Aufwand

Trotz der erfolgreichen Kostenreduzierungen aus dem Aktionsplan erhöhte sich der betriebliche Aufwand auf 4,8 Mrd. EUR (Vorjahr 4,3 Mrd. EUR). Im Wesentlichen ist dies neben dem erweiterten Konsolidierungskreis auf den erhöhten Materialaufwand zurückzuführen. Dieser wuchs um 24,3 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. Hauptkostentreiber war der Treibstoff. Hierfür mussten wir 751 Mio. EUR und damit 64,0 Prozent mehr als vor einem Jahr aufwenden. 1,7 Prozent des Anstiegs gehen auf die erhöhte Menge, 44,8 Prozent auf Preissteigerung inkl. Preissicherung und 17,5 Prozent auf Wechselkurs-

änderungen zurück. Durch die Preissicherung konnten wir 29 Mio. EUR an Treibstoffkosten einsparen. Die Gebühren stiegen um 16,4 Prozent auf 668 Mio. EUR. Der Anstieg ist u. a. auf den Ausbau des gebührenintensiveren Kurzstreckenverkehrs (z. B. in Hamburg und Düsseldorf) zurückzuführen.

Zum 31. März 2006 beschäftigte der Lufthansa Konzern 92.616 Mitarbeiter, das waren 3,0 Prozent mehr als vor einem Jahr. Um die Veränderungen des Konsolidierungskreises bereinigt, hätte die Zahl nur um 0,4 Prozent über dem Vorjahr gelegen. Der Personalaufwand wird mit 1,3 Mrd. EUR um 7,6 Prozent über Vorjahr ausgewiesen. Zu diesem Anstieg trugen u. a. die Rückstellungen im Zusammenhang mit Einmalzahlungen aus der Restrukturierung der LSG Sky Chefs in den USA sowie die Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenzen für die Sozialversicherungen zum 1. Januar 2006 bei.

Ergebnis

Im traditionell schwachen ersten Quartal erwirtschaftete der Lufthansa Konzern 2006 ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von –46 Mio. EUR (Vorjahr –29 Mio. EUR). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Veränderung des Konsolidierungskreises. Das Finanzergebnis verbesserte sich von –103 Mio. EUR auf –79 Mio. EUR (+23,3 Prozent). Positiv wirkte sich hier das um 25 Mio. EUR (+59,5 Prozent) verbesserte Beteiligungsergebnis aus.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern als Saldo des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit und des Finanzergebnisses liegt mit –125 Mio. EUR um 5,3 Prozent über Vorjahr (–132 Mio. EUR). Das Konzernergebnis konnte um 15,5 Prozent auf –98 Mio. EUR gesteigert werden (–116 Mio. EUR im Vorjahr).

Konzernflotte

Bestand Konzernflugzeuge am 31.3.2006

Hersteller/Typ								Veränderung		Anteil Financial/ Operating Lease
	Lufthansa AG	Lufthansa Cargo AG	CityLine	Air Dolomiti	Germanwings*	Eurowings*	Konzern	zum 31.3.2005	zum 31.12.2005	
Airbus A300	14	–	–	–	–	–	14	– 1	–	–
Airbus A310	5	–	–	–	–	–	5	– 1	– 1	–
Airbus A319	20	–	–	–	17	–	37	+ 17*	–	13
Airbus A320	36	–	–	–	3	–	39	+ 3*	–	3
Airbus A321	26	–	–	–	–	–	26	–	–	1
Airbus A330	12	–	–	–	–	–	12	+ 2	–	2
Airbus A340	39	–	–	–	–	–	39	– 1	–	1
Boeing 747	30	–	–	–	–	–	30	– 2	–	2
Boeing 737	63	–	–	–	–	–	63	–	–	2
MD 11F	–	19	–	–	–	–	19	–	–	–
Canadair	9	–	62	–	–	8	79	+ 7*	–	17
BAE 146	–	–	–	5	–	14	19	+ 19*	+ 1	18
AVRO	–	–	18	–	–	–	18	–	–	13
ATR	–	–	–	14	–	15	29	+ 13*	– 3	21
Gesamt	254	19	80	19	20	37	429	+ 56	– 3	93

Leasingquote Konzern: 22 %

* Neuaufnahme in den Konsolidierungskreis.

Vermögens- und Finanzlage

Die Konzernbilanzsumme lag zum Ende des ersten Quartals 2006 mit 19,2 Mrd. EUR auf dem Niveau des Jahresendes 2005. Auf der Aktivseite ließ eine Verschiebung vom kurzfristigen in das langfristige Vermögen dieses um 393 Mio. EUR ansteigen. Innerhalb des langfristigen Vermögens legten insbesondere die Finanzanlagen auf Grund der Investitionen des ersten Quartals um 496 Mio. EUR zu, während das Sachanlagevermögen abschreibungsbedingt um 96 Mio. EUR abnahm. Im Bereich des kurzfristigen Vermögens sanken die Flüssigen Mittel um 1,1 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Forderungen abrechnungsbedingt gegenüber dem Jahresende um 575 Mio. EUR anstiegen. Damit veränderte sich der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme von 63,9 Prozent zum Jahresende 2005 auf nunmehr 66,1 Prozent.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitengesellschafter) gegenüber dem Jahresende 2005 leicht, nämlich um 50 Mio. EUR, ab und beträgt insgesamt 4,5 Mrd. EUR. Der Grund für den Rückgang des Eigenkapitals liegt – bei einer gegenläufigen positiven Veränderung der Marktwerte von Finanzinstrumenten um 182 Mio. EUR – einerseits im negativen Quartalsergebnis nach Steuern in Höhe von –95 Mio. EUR, andererseits in dem Abgang des Agios aus der Ausgabe von Wandlungsoptionen im Rahmen der Wandelanleihe 2002/2012. Das anteilige Agio in Höhe von 102 Mio. EUR war auszubuchen, da im Rahmen der Tilgung der Wandelanleihe im Januar 2006 die zugehörigen Wandlungsoptionen zurückgekauft wurden.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich nahezu unverändert auf 23,3 Prozent gegenüber 23,5 Prozent zum Ende des Geschäftsjahres 2005.

Das Netto-Kreditvermögen des Konzerns – einschließlich langfristiger Liquiditätsreserven von 500 Mio. EUR – beträgt 74 Mio. EUR am Ende des ersten Quartals 2006. Es lag um 69 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2005 (einschließlich 150 Mio. EUR langfristiger Liquiditätsreserven). Das Gearing inklusive Pensionsrückstellungen beträgt 90,1 Prozent (Jahresende 2005: 85,8 Prozent).

Cashflow und Investitionen

Trotz des negativen Quartalsergebnisses konnte ein positiver Operativer Cashflow von 290 Mio. EUR (Vorjahr: 133 Mio. EUR) erwirtschaftet werden. Die Brutto-Investitionen betragen im ersten Quartal 2006 insgesamt 612 Mio. EUR, davon entfielen 145 Mio. EUR auf Flugzeugüberholungen und Flugzeuganzahlungen. In Finanzanlagen wurden 414 Mio. EUR investiert, davon 350 Mio. EUR in langfristige Wertpapiere – langfristige Liquiditätsreserven – und 51 Mio. EUR in den Erwerb weiterer Anteile an der Fraport AG. Da die Brutto-Investitionen im Wesentlichen durch die Veräußerung von Vermögenswerten sowie

durch den Verkauf von kurzfristigen Wertpapieren, die den Flüssigen Mitteln zugerechnet werden, finanziert wurden, haben wir für die Investitionstätigkeit insgesamt im ersten Quartal 2006 nur 127 Mio. EUR eingesetzt (Vorjahr: 380 Mio. EUR). Für die Finanzierungstätigkeit, d. h. die planmäßigen Tilgungen von Finanzschulden, die Tilgung der Wandelanleihe im Januar 2006 in Höhe von 699 Mio. EUR und die laufenden Zinszahlungen, wurden insgesamt 842 Mio. EUR benötigt, so dass sich die Zahlungsmittel um 680 Mio. EUR reduzierten. Im Vorjahresquartal war der Zufluss aus der Finanzierungstätigkeit mit 182 Mio. EUR positiv, so dass die Zahlungsmittel insgesamt lediglich um 65 Mio. EUR abnahmen. Die Innenfinanzierungsquote lag im abgelaufenen Quartal bei 47,4 Prozent (Vorjahr: 27,7 Prozent).

Wesentliche Ereignisse nach Ende des Berichtszeitraums

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 26. April eine Euro-Benchmark-Anleihe platziert. Sie hat ein Volumen von 500 Mio. EUR, die Laufzeit beträgt sieben Jahre. Bei einem Coupon von 4,625 Prozent und einem Ausgabekurs von 99,742 Prozent beträgt die Emissionsrendite 4,669 Prozent. Die Emission war sechsfach überzeichnet. Seit dem 8. Mai notiert die Anleihe an der Frankfurter Wertpapierbörse. Die zufließenden Mittel dienen den allgemeinen Finanzierungszwecken des Konzerns.

Bei der Restrukturierung der LSG Sky Chefs in Nordamerika haben wir einen wichtigen Meilenstein erreicht. Mitte April stimmte die Belegschaft in den USA einer außerordentlichen Änderung des Tarifvertrages zu, die zu jährlichen Einsparungen von rund 50 Mio. USD bei den Personalkosten führen wird. Eine weitere Kostensenkung um rund 4 Mio. USD pro Jahr wurde durch Änderung oder Rückgabe langfristiger Mietverträge erzielt.

Ausblick

Nach den Erwartungen der Wirtschaftsexperten hält der Aufschwung der Weltwirtschaft in den Jahren 2006 und 2007 an. Auch für den Euroraum und für Deutschland wird ein über dem Vorjahr liegendes Wirtschaftswachstum prognostiziert. Davon werden alle Gesellschaften des Lufthansa Konzerns profitieren. Belastend wirkt dagegen weiter der hohe Ölpreis, da absehbar nicht von einer Trendwende auszugehen ist. Das Marktumfeld des Konzerns ist darüber hinaus geprägt von einem starken Wettbewerb und daraus resultierendem Druck auf Preise und Erlöse. Lufthansa wird weiter gezielt ihre Programme zur Produktivitäts- und Ertragsteigerung verfolgen und hält deshalb an der Prognose fest, im Jahr 2006 zumindest ein operatives Ergebnis in Höhe des Vorjahresniveaus zu erreichen. Da der Zeitpunkt einer vollständigen Integration der SWISS noch nicht bekannt ist, haben wir die Konsolidierung der SWISS hierbei nicht berücksichtigt.

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Passagierbeförderung

Passagierbeförderung*				
		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	2 917	2 566	13,7
Segmentergebnis	Mio. €	- 87	- 83	- 4,8
Operatives Ergebnis	Mio. €	- 113	- 78	- 44,9
EBITDA**	Mio. €	41	73	- 43,8
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	37 502	34 890	7,5
Fluggäste***	in Tsd.	11 442	11 131	2,8
Angebote Sitzkilometer***	in Mio.	33 494	32 472	3,1
Verkaufte Sitzkilometer***	in Mio.	24 044	23 815	1,0
Sitzladefaktor***	in %	71,8	73,3	- 1,5 P.

* Vorjahreszahlen wegen Veränderung des Konsolidierungskreises nur bedingt vergleichbar.

** Vor Ergebnisübernahme anderer Gesellschaften.

*** Lufthansa Passage Airlines.

Der Konsolidierungskreis des Geschäftsfelds Passagierbeförderung hat sich gegenüber dem ersten Quartal 2005 verändert: Neben der Deutschen Lufthansa AG, der Air Dolomiti und der Lufthansa CityLine sind nun die Eurowings-Gruppe einschließlich Germanwings und durch die Equity-Bilanzierung die Swiss International Airlines einbezogen. Der Vergleich mit den Vorjahreszahlen ist dadurch eingeschränkt.

Die Lufthansa Passage Airlines (Deutsche Lufthansa AG und die unter der Marke Lufthansa Regional zusammenarbeitenden Fluglinien Air Dolomiti, Lufthansa CityLine, Eurowings, Contact Air sowie Augsburg Airways) haben im ersten Quartal 2006 11,4 Millionen Passagiere befördert. Dies sind 2,8 Prozent mehr als vor einem Jahr. Einer um 3,1 Prozent ausgeweiteten Kapazität stand ein um 1,0 Prozent erhöhter Absatz gegenüber. Die Auslastung in Höhe von 71,8 Prozent lag daher 1,5 Prozentpunkte unter Vorjahr.

Den im abgelaufenen Quartal höchsten Zuwachs verzeichnete das Verkehrsgebiet Europa. Der Ausbau des Osteuropa-Programms und das betterFly-Konzept in Hamburg und Düsseldorf trugen hierzu

positiv bei. Die Zahl der Fluggäste stieg um 4,0 Prozent, der Absatz insgesamt sogar um 5,8 Prozent. Da die Angebotsausweitung mit 7,1 Prozent etwas höher lag, blieb der Sitzladefaktor mit 60,1 Prozent um 0,7 Prozentpunkte unter Vorjahr.

Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik konnte Lufthansa die Zahl der Passagiere um 3,8 Prozent und den Absatz um 5,8 Prozent steigern. Das Angebot übertraf das Vorjahr um 6,8 Prozent, da Kapazitäten von Amerika nach Asien/Pazifik verlagert wurden. Entsprechend ging die Auslastung gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,8 Prozentpunkte auf 78,2 Prozent zurück.

Im Verkehrsgebiet Amerika hat Lufthansa im ersten Quartal 2006 Kapazitäten aus dem Markt genommen (-2,3 Prozent). Die Zahl der Fluggäste sank um 4,3 Prozent, der Passagierrückgang wurde aber durch die gute Entwicklung des Premiumsegments kompensiert. Der Absatz ging um 4,7 Prozent zurück, die Auslastung reduzierte sich um 2,0 Prozentpunkte auf 77,5 Prozent.

Trotz einer leichten Angebotsausweitung (+0,4 Prozent) wurden im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika rückläufige Leistungsdaten verzeichnet. Die Anzahl der Fluggäste verringerte sich um 2,2 Prozent, der Absatz ging um 3,8 Prozent zurück. Die Auslastung lag mit 69,9 Prozent um 3,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Das marktorientierte Kapazitäts- und Erlösmanagement trug dazu bei, dass die Durchschnittserlöse bei den Lufthansa Passage Airlines im ersten Quartal 2006 um durchschnittlich 8,5 Prozent gesteigert werden konnten. Hierdurch und durch die Veränderung des Konsolidierungskreises erhöhten sich die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 13,6 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR. Der Umsatz stieg um 13,7 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR. Die übrigen Segmenterträge wuchsen um 9,1 Prozent auf 216 Mio. EUR. Insgesamt erwirtschaftete das Geschäftsfeld Passagierbeförderung im abgelaufenen Quartal Segmenterträge in Höhe von 3,1 Mrd. EUR.

Die Aufwendungen des Segments Passagierbeförderung stiegen im ersten Quartal um 13,1 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Dabei legte der Materialaufwand am stärksten zu. Er erhöhte sich um 20,5 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Aufgrund der gestiegenen Ölpreise und der Veränderungen im Konsolidierungskreis mussten die Fluggesellschaften insgesamt 633 Mio. EUR, also 256 Mio. EUR oder 67,9 Prozent mehr als vor einem Jahr, für Treibstoff ausgeben. Die Gebühren stiegen um 18,5 Prozent auf 596 Mio. EUR. Veränderungen im Konsolidierungskreis, der Ausbau des gebührenintensiven Kurzstreckenverkehrs und ein Anstieg der Sicherheitsgebühren durch neue

EU-Verordnungen waren hierfür die Ursache. Zusätzlich wurden die Flugsicherungsgebühren für die Strecken nach Asien, insbesondere in Russland, deutlich erhöht.

Der Personalaufwand nahm um 8,9 Prozent auf 597 Mio. EUR zu. Die Zahl der Beschäftigten stieg zum 31. März 2006 im Vergleich zum Vorjahr um 2.612 oder 7,5 Prozent auf 37.502. Davon entfielen 1.997 auf die Ausweitung des Konsolidierungskreises. Der Personalzuwachs und eine Einmalzahlung aus der Tarifrunde 2004 ließen die Löhne und Gehälter um 6,9 Prozent ansteigen, die sozialen Abgaben wuchsen wegen der Anhebung der Beitragsbemessungsgrenzen für die Sozialversicherungen zum 1. Januar 2006 um 6,4 Prozent.

Die Abschreibungen waren mit 179 Mio. EUR 10,5 Prozent niedriger als vor Jahresfrist. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 5,9 Prozent auf 624 Mio. EUR. Trotz der Absatzsteigerung konnte der Aufwand für Agenturprovisionen um 1,3 Prozent unter Vorjahr gehalten werden.

Die Segmentinvestitionen blieben mit 150 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert (245 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2005 waren zwei Airbus A330 in Dienst gestellt worden.

Im traditionell schwachen ersten Quartal konnte das Segmentergebnis des Geschäftsfelds Passagierbeförderung mit –87 Mio. EUR nahezu stabil gehalten werden (Vorjahr: –83 Mio. EUR).

Das operative Ergebnis erreicht –113 Mio. EUR (Vorjahr: –78 Mio. EUR). Auch hier wirkte sich die Veränderung des Konsolidierungskreises durch eine Belastung in Höhe von 28 Mio. EUR ergebnismindernd aus. Für das Gesamtjahr wird erwartet, dass das operative Ergebnis – ohne Einbeziehung der SWISS – den Vorjahreswert übertreffen wird, sofern die positive Entwicklung der Weltwirtschaft nicht durch hohe Ölpreissteigerungen, geopolitische Risiken oder Pandemien beeinträchtigt wird.

Seit dem 26. März 2006 fliegt Lufthansa nach dem Sommerflugplan 2006. Im Vergleich zum Sommerflugplan 2005 wurden die Kapazitäten um 1,5 Prozent aufgestockt. Im Interkontinentalverkehr steht das Verkehrsgebiet Asien mit einer Angebotsausweitung von 1,7 Prozent an der Spitze, gefolgt von Nahost/Afrika (+1,2 Prozent). In Amerika wurde die Kapazität um 1,3 Prozent zurückgenommen. In Europa erhöht sich das Angebot um 5,0 Prozent. Hintergrund hierfür ist das betterFly-Programm, welches Lufthansa Kunden Flüge innerhalb Europas ab 99 EUR ermöglicht. Nach der erfolgreichen Einführung in Hamburg wurde das Programm auf ganz Deutschland, die EU, die Schweiz, Norwegen und die Türkei ausgeweitet.

Das individuelle Punkt-zu-Punkt-Flugangebot von Lufthansa Private Jet erfreut sich einer hohen Nachfrage und wird daher weiter ausgebaut. Neben den 1.000 Zielen in Europa können seit April 2006 auch alle internationalen Flughäfen der russischen Föderation angefliegen werden.

Der Integrationsprozess der SWISS schreitet zügig voran. So wurden mit dem Sommerflugplan 2006 die Flugpläne von Lufthansa und SWISS insbesondere auf Routen nach Südamerika und Südostasien weiter harmonisiert. Check-in-Schalter an wichtigen internationalen Drehkreuzen wurden zusammengelegt. Zudem wurde das Vielfliegerprogramm der SWISS zum 1. April 2006 in das Vielfliegerprogramm Lufthansa Miles & More überführt.

SWISS wurde am 1. April als neues Mitglied in die Star Alliance aufgenommen. Am 10. April trat auch South African Airways dem weltweit führenden Fluglinienverbund bei. Damit gehören nun 18 Fluggesellschaften zur Star Alliance.

Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Logistik-Gruppe

		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	679	612	10,9
Segmentergebnis	Mio. €	18	6	200,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	11	0*	–
EBITDA	Mio. €	49	52	– 5,8
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	4 695	4 854	– 3,3
Fracht und Post	Tsd. Tonnen	410	415	– 1,0
Angebote Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	2 769	2 866	– 3,4
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	1 891	1 870	+ 1,1
Nutzladefaktor	%	68,3	65,2	+ 3,1 P.

* Gerundet unter 0,5 Mio. €.

Die konjunkturelle Belebung in Deutschland und die anhaltend positive Entwicklung der Weltwirtschaft sind bei Lufthansa Cargo deutlich zu spüren. Zwar ging die transportierte Menge in den ersten drei Monaten im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 410 000 Tonnen zurück (–1,0 Prozent). Der Absatz stieg jedoch trotz einer deutlichen Reduzierung des Angebots (–3,4 Prozent) um 1,1 Prozent auf 1,9 Mrd. Tonnenkilometer. Entsprechend verbesserte sich die Auslastung gegenüber Vorjahr um 3,1 Prozentpunkte auf 68,3 Prozent.

Sehr erfreulich entwickelte sich das Verkehrsgebiet Asien/Pazifik. Die transportierte Menge konnte um 7 Prozent gesteigert werden, der Absatz lag 5,1 Prozent über Vorjahr. Vor dem Hintergrund eines nur um 1,2 Prozent ausgebauten Angebots verbesserte sich die Auslastung um 2,7 Prozentpunkte auf 72 Prozent. In Europa und Amerika erhöhte sich der Nutzladefaktor um 3,8 Prozentpunkte (Europa) und 4,2 Prozentpunkte. Die Kapazität lag in Europa um 10,0 Prozent, in Amerika – im Wesentlichen wegen der ausgelaufenen Kooperation mit US Airways – um 9,4 unter dem Vorjahresquartal. Der Absatz ging in Europa um 1,4 Prozent und in Amerika um 5,9 Prozent zurück.

Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika erhöhte Lufthansa Cargo das Angebot im ersten Quartal deutlich um 6,8 Prozent. Der Absatz wuchs um 3,6 Prozent. Die transportierte Menge blieb nahezu unverändert (–0,2 Prozent). Mit 59,5 Prozent lag die Auslastung um 1,9 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Die Umsatzerlöse stiegen auf 679 Mio. EUR und lagen damit 67 Mio. EUR oder 10,9 Prozent über dem Vorjahreswert. Die darin enthaltenen Verkehrserlöse kletterten um 59 Mio. EUR oder 10,2 Prozent auf 638 Mio. EUR. Positive Währungseffekte insbesondere aufgrund der Kursänderungen des Euro zum US-Dollar (+ 10,9 Prozent gegenüber Vorjahr) und zur Indischen Rupie (+ 8,6 Prozent gegenüber Vorjahr), höhere Treibstoffzuschläge und eine verbesserte Nachfragesituation, haben die Durchschnittserlöse um 9,0 Prozent ansteigen lassen. Die übrigen Segmenterträge gingen um 12 Mio. EUR auf 29 Mio. EUR zurück. Im Vorjahr hatte Lufthansa Cargo einen positiven Finanzierungseffekt im Zusammenhang mit dem Verkauf von

zwei Boeing 747-Frachtern realisiert. In der Summe stiegen die Segmenterträge um 8,4 Prozent auf insgesamt 708 Mio. EUR (Vorjahr: 653 Mio. EUR).

Die Segmentaufwendungen erhöhten sich um 6,6 Prozent auf 690 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf den gestiegenen Ölpreis zurückzuführen ist. Im Einzelnen setzen sich die Segmentaufwendungen wie folgt zusammen:

Der Materialaufwand stieg um 10,2 Prozent auf 465 Mio. EUR. Hauptkostentreiber war der Treibstoff. Hierfür musste Lufthansa Cargo 117 Mio. EUR und damit 36 Mio. EUR mehr als im Vorjahr aufwenden. Der Charteraufwand hat im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 9 Mio. EUR auf 225 Mio. EUR zugenommen. Primär sind hierfür die höheren Aufwendungen für die Vermarktung der Bellykontingente der Lufthansa Passage Airlines verantwortlich. Der Technikaufwand sank aufgrund einer neuen Vertragsstruktur um 3 Mio. EUR auf 29 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2 Mio. EUR auf 84 Mio. EUR. Den Einsparungen aus der zum Stichtag um 3,3 Prozent auf 4.695 gesunkenen Zahl der Mitarbeiter standen Rückstellungszuführungen und Einmalzahlungen aus dem Tarifabschluss 2004 gegenüber.

Die übrigen Aufwandspositionen bewegen sich nahezu auf Vorjahresniveau. Durch den abgeschlossenen Flotten-Rollover sank die Investitionstätigkeit gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres um 21 Mio. EUR auf 2 Mio. EUR.

Im tendenziell schwachen ersten Quartal konnte die Fracht-Airline eine erfreuliche Ergebnisentwicklung verzeichnen. Das gut gelaufene Geschäft vor Ostern und positive konjunkturelle Impulse trugen dazu bei, dass sich das Segmentergebnis um 12 Mio. EUR auf 18 Mio. EUR verbesserte. Das operative Ergebnis erreicht 11 Mio. EUR. Für das Gesamtjahr rechnet Lufthansa Cargo mit einem operativen Ergebnis höchstens auf Vorjahresniveau.

Lufthansa Cargo hat das Programm „Excellence + Growth“, welches im Jahr 2004 aufgelegt wurde, um ein Jahr bis Ende 2007 verlängert. Durch eine weitere Verbesserung der Qualität, die Optimierung von Prozessen und Strukturen und durch eine stärkere Kundenorientierung soll bis Ende 2007 ein operativer Ergebnisbeitrag von 233 Mio. EUR erreicht werden.

Auch im Luftfrachtgeschäft schreitet die Integration der SWISS voran. Swiss World Cargo und Lufthansa Cargo Charter haben in diesem Rahmen ein weltweites Vertriebsabkommen unterzeichnet.

Am 31. März 2006 hat Jean-Peter Jansen, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG, sein Amt aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt. Interimistisch nimmt nun Stefan Lauer, Vorstand Aviation Services und Human Resources der Deutschen Lufthansa AG, diese Aufgaben wahr. Gleichzeitig übernimmt Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, von Stefan Lauer vorübergehend das Mandat des Aufsichtsratsvorsitzenden der Lufthansa Cargo AG. Karl-Heinz Köpfle, bisher Geschäftsführer der Lufthansa CityLine, ist seit dem 1. April 2006 Mitglied des Vorstands der Lufthansa Cargo AG. Er übernimmt die Verantwortung für das neu geschaffene Ressort „Operations“.

Stephan Gemkow, Vorstand Finanzen und Personal der Lufthansa Cargo AG, wurde mit Wirkung vom 1. Juni 2006 für drei Jahre zum Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG bestellt. Dr. Roland Busch, der derzeit den Bereich Konzernfinanzen der Lufthansa AG leitet, wird ab 1. Juni 2006 das Ressort Finanzen und Personal der Lufthansa Cargo AG verantworten.

Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik-Gruppe		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	859	778	10,4
Segmentergebnis	Mio. €	64	77	– 16,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	58	73	– 20,5
EBITDA	Mio. €	85	92	– 7,6
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	17 759	17 736	0,1

Erwartungsgemäß setzte sich die Belegung der weltweiten Nachfrage nach Maintenance-, Repair- und Overhaul-(MRO)-Leistungen bei anhaltendem Preisdruck im ersten Quartal 2006 fort. Lufthansa Technik ist gut in das neue Jahr gestartet und konnte den Umsatz um 10,4 Prozent auf 859 Mio. EUR (Vorjahr 778 Mio. EUR) steigern. Die Erlöse mit anderen Gesellschaften des Lufthansa Konzerns sanken dabei um 11 Mio. EUR oder 3,0 Prozent auf 350 Mio. EUR. Dies lag im Wesentlichen an der vergleichsweise hohen Umsatzbasis des Vorjahres, in dem ein Großteil der Langstrecken-Flotte der Lufthansa auf die neue Business Class umgerüstet wurde. Zudem fielen im ersten Quartal 2005 mehr Triebwerksereignisse an als in 2006.

Das Geschäft mit Kunden außerhalb des Lufthansa Konzerns konnte erneut deutlich ausgebaut werden: 138 zusätzliche Verträge und 28 neue Kunden mit einem erwarteten Umsatzvolumen von 254 Mio. EUR für das Gesamtjahr 2006 wurden gewonnen. Lufthansa Technik betreut derzeit 1.115 Flugzeuge weltweit, 11 Prozent mehr als im Vorjahr.

Der Außenumsatz stieg demzufolge um 22,1 Prozent oder 92 Mio. EUR auf 509 Mio. EUR. Sein Anteil am Gesamtumsatz erhöhte sich dadurch um 5,6 Prozentpunkte auf 59,3 Prozent. Insgesamt erwirtschaftete die Lufthansa Technik-Gruppe Segmenterträge in Höhe von 894 Mio. EUR (+ 8,8 Prozent).

Das 2005 aufgelegte Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramm „Perspektiven Technik“ wird auch im Jahr 2006 fortgeführt. Ziel des Programms ist es, die Kosten bis zum Jahr 2007 nachhaltig um 240 Mio. EUR zu senken. Die bereits realisierten Einsparungen erhöhten sich im ersten Quartal 2006 auf kumulativ 149 Mio. EUR.

Dennoch stiegen die Segmentaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 12,5 Prozent oder 92 Mio. EUR auf 830 Mio. EUR. Der größte Anteil in Höhe von 445 Mio. EUR entfiel auf den Materialaufwand. Er stieg um 85 Mio. EUR und lag damit 23,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Die hohe Zunahme resultiert aus dem Aufbau von Materialbestand für neue Flugzeugmuster und die Übernahme von Material von Kunden, die Lufthansa Technik mit der Materialversorgung ihrer Flotten beauftragt haben. Der Materialverbrauch entwickelte sich parallel zum Umsatz.

Der Personalaufwand wuchs um 11 Mio. EUR (4,7 Prozent) auf 244 Mio. EUR. Hier wirkte sich u. a. die Einmalzahlung aus dem Tarifabschluss 2004 kostensteigernd aus. Die Anzahl der Mitarbeiter zum 31. März 2006 betrug 17.759 und blieb damit gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Die Abschreibungen nahmen um 1 Mio. EUR auf 18 Mio. EUR zu. Der sonstige betriebliche Aufwand sank aufgrund von Stichtagseffekten bei der Forderungsbewertung um 5 Mio. EUR auf 123 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen in Höhe von 22 Mio. EUR liegen auf Vorjahresniveau. Sie entfielen im Wesentlichen auf neue technische Anlagen sowie ein zusätzliches Reservetriebwerk. Zudem wurde der Bau der Airbus A380-Wartungshalle in Frankfurt vorbereitet, die ab 2007 genutzt werden soll.

Lufthansa Technik konnte das sehr gute Ergebnis des Vorjahres, das von einmaligen Sondereffekten geprägt war, nicht wieder erreichen. Das Segmentergebnis fiel daher erwartungsgemäß um 13 Mio. EUR auf 64 Mio. EUR. Das operative Ergebnis ging um 15 Mio. EUR auf 58 Mio. EUR zurück. Vor dem Hintergrund einer weiter steigenden Wettbewerbsintensität und eines entsprechenden Margendrucks geht die Lufthansa Technik-Gruppe davon aus, dass sie ihr sehr gutes Ergebnis des Jahres 2005 im laufenden Geschäftsjahr nicht ganz wiederholen kann.

Lufthansa Technik hat im ersten Quartal 2006 u. a. die größte italienische No-Frills-Airline Wind Jet S.p.A. und Japan Transocean Air, eine der größten regionalen Fluggesellschaften in Japan, als neue Kunden gewonnen. Das Completion Center in Hamburg konnte weitere Aufträge für die Flugzeugausstattung von Bombardier (Challenger 850) und von Airbus (A 318 Elite) generieren. Mit der Grundsteinlegung hat im ersten Quartal 2006 der Aufbau des Kompetenzzentrums für die Reparatur von Triebwerksschaufeln der Airfoil Services Sdn. Bhd., einem Joint-Venture von Lufthansa Technik und MTU Aero Engines im Selangor Science Park in Kota Damansara, Malaysia, begonnen. Am 2. Mai wurde im thüringischen Arnstadt bei N3 Engine Overhaul Services, einem Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa Technik und Rolls-Royce plc, der Grundstein gelegt für den Bau der Fabrikhalle und des größten Triebwerks-Teststandes in Deutschland.

Geschäftsfeld Catering

LSG Sky Chefs-Gruppe

		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	526	484	8,7
Segmentergebnis	Mio. €	- 31	- 28	- 10,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	- 9	- 14	35,7
EBITDA	Mio. €	- 11	- 30	63,3
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	28 240	28 149	0,3

Der Konsolidierungskreis im Geschäftsfeld Catering wurde gegenüber dem ersten Quartal 2005 um die in der zweiten Jahreshälfte 2005 erstmalig konsolidierten Gesellschaften LSG South America, Siam Flight Services Ltd. und LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd. erweitert. Im Vergleich zum ersten Quartal 2005 sind fünf Gesellschaften im Konsolidierungskreis nicht mehr enthalten (siehe dazu Seite 16). Dies beeinträchtigt die Vergleichbarkeit der Vorjahreszahlen nicht wesentlich.

Die positive Entwicklung des Vorjahres hielt im Geschäftsfeld Catering im ersten Quartal 2006 an. LSG Sky Chefs profitierte von der steigenden Nachfrage nach Catering-Leistungen speziell in Europa.

Der Umsatz erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,7 Prozent auf 526 Mio. EUR. Dabei konnte der Umsatz mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns um 2,6 Prozent auf 117 Mio. EUR gesteigert werden. Das konzernexterne Geschäft verzeichnete ein deutlich kräftigeres Wachstum: Hier legte der Umsatz um 10,5 Prozent auf 409 Mio. EUR zu. Überdurchschnittliche Steigerungen konnten in Großbritannien, in Dänemark und in Italien erzielt werden. Hauptursache dafür waren höhere Volumina aufgrund des gestiegenen Fluggastaufkommens und der 2005 geschlossene Vertrag mit Virgin Atlantic. In Amerika hingegen ging der Umsatz leicht zurück. Dies betraf im Wesentlichen die Region Nordamerika, wo im Laufe des letzten Jahres einige Catering-Betriebe geschlossen wurden.

Insgesamt erwirtschaftete das Geschäftsfeld Catering im abgelaufenen Quartal Segmenterträge in Höhe von 554 Mio. EUR (Vorjahr 523 Mio. EUR).

Der Materialaufwand nahm um 10,0 Prozent auf 221 Mio. EUR zu. Ursache war der aufgrund höherer Volumina gestiegene Materialeinsatz.

Der Personalaufwand wuchs um 9,1 Prozent auf 251 Mio. EUR, insbesondere wegen Einmaleffekten bei der Restrukturierung in den USA. Für eine Kompensationszahlung an die Mitarbeiter in den USA wurden Rückstellungen in Höhe von 20 Mio. EUR gebildet. Im Gegenzug wurde eine neue Tarifstruktur vereinbart, die die Personalkosten in den USA nachhaltig um rund 50 Mio. USD jährlich senken wird. Die Zahl der Beschäftigten im Segment stieg insgesamt nur leicht um 91 auf 28.240 (+0,3 Prozent), darin enthalten sind bereits die 387 Mitarbeiter der neu konsolidierten Gesellschaften.

Die Abschreibungen gingen um 6,3 Prozent auf 15 Mio. EUR zurück, da sich der Bestand des Anlagevermögens in den USA im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert hat. Dort wurden im letzten Jahr mehrere Betriebe geschlossen und Vermögenswerte vorzeitig abgeschrieben. Die übrigen Abschreibungen bewegen sich auf Vorjahresniveau. Der sonstige betriebliche Aufwand reduzierte sich um 6 Mio. EUR auf 98 Mio. EUR, das ist im Wesentlichen durch einen deutlichen Rückgang der Kursverluste begründet.

Insgesamt beliefen sich die Segmentaufwendungen für das Geschäftsfeld Catering somit auf 585 Mio. EUR (+ 6,2 Prozent).

Die Segmentinvestitionen blieben mit 11 Mio. EUR um 45,0 Prozent unter Vorjahr. Im Vorjahresquartal hatte LSG Sky Chefs in einen neuen Betrieb in Großbritannien investiert. Im ersten Quartal 2006 wurden Vorbereitungen für den geplanten Neubau eines Betriebes in Frankfurt getroffen. Mit dem Neubau soll im zweiten Quartal begonnen werden, so dass im Jahresverlauf mit einem deutlichen Anstieg der Investitionen zu rechnen ist.

Das Segmentergebnis lag im ersten Quartal bei -31 Mio. EUR (Vorjahr: -28 Mio. EUR). Das operative Ergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 5 Mio. EUR auf -9 Mio. EUR.

Für das Gesamtjahr 2006 wird erwartet, dass die LSG Sky Chefs-Gruppe das positive operative Ergebnis des Vorjahres deutlich übertreffen wird. Ausschlaggebend für diese Prognose sind die nachhaltigen Erfolge, die durch die verschiedenen Kostensenkungsmaßnahmen erzielt werden konnten. Sie werden im Laufe des Jahres ihre volle Wirkung entfalten. Die steigenden Umsatzzahlen unterstützen diese Erwartung.

Im März konnte LSG Sky Chefs in Großbritannien einen Großauftrag über das Inflight Management für Thomsonfly, eine der größten Charterfluggesellschaften Englands, gewinnen. Anfang April wurde auch die Absicht angekündigt, die Aktivitäten der Tochtergesellschaft LSG Sky Chefs France in Frankreich mit denen von Gate Gourmet S.A.S. zusammenzulegen. Durch den Zusammenschluss soll ein solides Fundament geschaffen werden, um im schwierigen französischen Markt wettbewerbsfähiger zu werden.

Geschäftsfeld Touristik

Thomas Cook AG				
		1.11.2005 – 31.1.2006	1.11.2004 – 31.1.2005	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 108	1 128	– 1,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBITA)	Mio. €	– 126	– 145	13,1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	19 463	21 404	– 9,1

Nach einem erfolgreichen Geschäftsjahr 2004/2005 setzt sich die positive wirtschaftliche Entwicklung der Thomas Cook AG auch im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres weiter fort. Dank der in den letzten beiden Jahren deutlich verbesserten Kostenstruktur wird eine überdurchschnittliche Beteiligung am prognostizierten Wachstum der Tourismusbranche angestrebt. Eine entscheidende Rolle hierfür spielt die Entwicklung der Konjunktur in Europa, die in 2006 stärker wachsen soll als im Vorjahr, sowie die erwartete Belebung des privaten Konsums.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2005/06 (1.11.2005 bis 31.1.2006) lag die Zahl der Urlaubsgäste mit 1,3 Millionen um 5,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Dabei entwickelte sich Thomas Cook in Deutschland besser als der Markt. Die Gästezahl bei den Veranstaltern (ohne Einzelplatzverkauf Condor) stieg hier um 2,7 Prozent. In Großbritannien ging die Gästezahl gegenüber Vorjahr um 7,9 Prozent und im Absatzmarkt West um 13,6 Prozent zurück, während sie im Absatzmarkt International um 15,9 Prozent zulegen konnte.

Bei der Fluglinie Condor (Segment Airlines Germany) hielt die positive Entwicklung an. Condor hat ihr Angebot stark ausgeweitet und 1,4 Millionen Passagiere transportiert, 9,8 Prozent mehr als vor einem Jahr. Dabei wuchs das Gästeaufkommen sowohl im Geschäft mit den Thomas Cook-Reiseveranstaltern (+ 14,0 Prozent) als auch im Einzelplatzgeschäft (+ 9,0 Prozent). Der Anteil des Einzelplatzgeschäfts am Gesamterlös des Geschäftsfelds Airlines Germany beläuft sich inzwischen auf 36,0 Prozent.

Da im Konzern pro Gast mehr Erlöst werden konnte, gingen die Umsatzerlöse von Thomas Cook im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2005/06 nur um 21 Mio. EUR oder 1,8 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR zurück. Während der Umsatz im Absatzmarkt Deutschland mit 434 Mio. EUR nahezu unverändert blieb (– 0,1 Prozent), musste im Absatzmarkt Großbritannien ein Rückgang um 3,5 Prozent auf 332 Mio. EUR und im Absatzmarkt West um 8,5 Prozent auf 188 Mio. EUR verkräftet

werden. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung im Einzelplatzgeschäft steigerte das Geschäftsfeld Airlines Germany den Umsatz im ersten Quartal um 23 Mio. EUR auf 241 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für touristische Leistungen konnten trotz des hohen Ölpreises mit 863 Mio. EUR leicht unter Vorjahr gehalten werden (– 0,4 Prozent). Erhöhten Treibstoffaufwendungen (+ 27 Mio. EUR) standen niedrigere Aufwendungen der Veranstalter für Flugleistungen konzernfremder Airlines (– 15 Mio. EUR) gegenüber.

Aufgrund der Umsatzrückgänge in den Absatzmärkten Großbritannien und West sowie der Belastung der Airlines durch hohe Kerosinpreise sank der Rohertrag um 6,6 Prozent auf 245 Mio. EUR. Die Rohertragsmarge lag demzufolge mit 22,1 Prozent ebenfalls unter Vorjahr (23,2 Prozent).

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 27 Mio. EUR auf 68 Mio. EUR. Hierin enthalten sind einmalige Erträge aus dem Verkauf von Thomas Cook India und der Beteiligung an „Porto Bay“.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (einschließlich Personalaufwand und laufende Abschreibungen) gingen um 2,2 Prozent auf 439 Mio. EUR zurück. Der Personalaufwand stieg dabei um 5 Mio. auf 207 Mio. EUR. Grund für den Anstieg waren höhere Aufwendungen für die Altersversorgung sowie Leistungs- und Erfolgsvergütungen im Segment Airlines Germany. Die Veräußerung von Thomas Cook India sowie Personalabbau in Deutschland und die Umstrukturierung des Vertriebs in Großbritannien führten im Wesentlichen dazu, dass die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten im Vergleich zum ersten Quartal 2004/05 um 9,1 Prozent auf 19.463 Mitarbeiter sank. Im Bereich des Personalcontrollings erfolgt die Erfassung der Mitarbeiterzahlen nach einer neuen Methodik. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Abschreibungen reduzierten sich leicht von 41 Mio. EUR auf 40 Mio. EUR. An sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden 191 Mio. EUR verbucht, 14 Mio. EUR weniger als vor einem Jahr.

Thomas Cook investierte im abgelaufenen Quartal 8 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR). Den Schwerpunkt bildeten die Verbesserung der touristischen Infrastruktur und EDV-Systeme. Der im Winterhalbjahr typischerweise negative operative Cashflow verbesserte sich um 71 Mio. EUR oder 32,4 Prozent auf –149 Mio. EUR. Die Netto-Kreditverschuldung wurde weiter abgebaut und sank gegenüber dem 31. Januar 2005 um 457 Mio. EUR oder 55,4 Prozent auf 369 Mio. EUR. Sie lag damit saisonbedingt um 90 Mio. EUR über dem zum Geschäftsjahresende am 31. Oktober 2005 ausgewiesenen Wert.

Thomas Cook erwirtschaftete vom 1. November 2005 bis 31. Januar 2006 ein saisonbedingt negatives Unternehmensergebnis (EBITA) in Höhe von 126 Mio. EUR. Es verbesserte sich damit um 19 Mio. EUR oder 13,1 Prozent gegenüber Vorjahr. Das aus der Equity-Bewertung resultierende Segmentergebnis liegt bei –44 Mio. EUR (Vorjahr: –50 Mio. EUR).

Im deutschen Veranstaltermarkt wurden vor allem die Rabattaktionen für Frühbücher und die Ausweitung der All Inclusive-Angebote positiv aufgenommen. Erfolgreich wurde auch die zielgruppenspezifische Ansprache der Marke Thomas Cook in Verbindung mit einer entsprechenden Produktgestaltung am Markt platziert. Ende Februar 2006 lagen die Buchungszahlen für das gesamte laufende

Geschäftsjahr um 3,3 Prozent über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Dabei war in Deutschland ein Plus von 11,8 Prozent zu verzeichnen, während die Buchungszahlen in Großbritannien um 1,9 Prozent und in Westeuropa um 3,4 Prozent zurückgingen. Thomas Cook sieht den nächsten Monaten zuversichtlich entgegen. Für das Geschäftsjahr 2005/2006 wird erwartet, das Ergebnis des Vorjahres übertreffen zu können.

Geschäftsfeld IT Services

Lufthansa Systems-Gruppe

		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	154	145	6,2
Segmentergebnis	Mio. €	9	10	- 10,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	9	10	- 10,0
EBITDA	Mio. €	17	17	0,0
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	3 321	3 203	3,7

Lufthansa Systems profitiert von der konjunkturellen Erholung in der Luftfahrtbranche und konnte im ersten Quartal das Geschäft mit Kunden außerhalb des Lufthansa Konzerns deutlich ausweiten. Der Außenumsatz stieg deshalb um 18,2 Prozent auf 65 Mio. EUR und kompensierte den Rückgang des Umsatzes mit anderen Konzerngesellschaften (- 1,1 Prozent). Von Januar bis März 2006 erwirtschaftete das Geschäftsfeld IT Services Umsatzerlöse von 154 Mio. EUR (+ 6,2 Prozent). Die Segmenterträge beliefen sich auf insgesamt 161 Mio. EUR.

Der Materialaufwand nahm durch den Einsatz neuer Technologien deutlich ab. Er sank von 10 Mio. EUR im Vorjahr auf 7 Mio. EUR im abgelaufenen Quartal. Der Personalaufwand stieg um 8,9 Prozent auf 61 Mio. EUR. Ursache für den Zuwachs waren die höhere Zahl der Mitarbeiter (+ 3,7 Prozent) und Lohnsteigerungen infolge des Tarifvertrags 2004. Die Abschreibungen erhöhten sich um 1 Mio. EUR auf 8 Mio. EUR. Der sonstige betriebliche Aufwand nahm um 13,4 Prozent auf 76 Mio. EUR zu. Einen wesentlichen Anteil daran hatte der erhöhte Bedarf an Fremdpersonal im Rahmen des Projektes FACE. Die Segmentaufwendungen stiegen somit insgesamt um 8,6 Prozent auf 152 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen wuchsen um 10,0 Prozent auf 11 Mio. EUR. Sie entfallen auf Entwicklungskosten, welche im Wesentlichen auf das Projekt FACE zurückzuführen sind.

Lufthansa Systems konnte das Quartalsergebnis nahezu auf Vorjahresniveau halten. Das operative Ergebnis sank um 1 Mio. EUR auf 9 Mio. EUR. Das Segmentergebnis lag im abgelaufenen Quartal ebenfalls bei 9 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR). Vorlaufkosten für Entwicklungen innerhalb des Projektes FACE und ein verstärkter Preisdruck haben das Ergebnis belastet. Bezogen auf das Gesamt-

jahr sollte der Umsatz mit Kunden außerhalb des Konzerns den Rückgang der konzerninternen Umsätze kompensieren. Wegen hoher Entwicklungskosten wird für das Gesamtjahr ein operatives Ergebnis erwartet, das geringfügig niedriger als im Vorjahr ausfällt.

Lufthansa Systems wird zunehmend Leistungen im preisgünstigeren Ausland produzieren, um die Stückkosten für IT-Leistungen reduzieren zu können. Darüber hinaus arbeitet Lufthansa Systems im Projekt FACE an der Modernisierung der integrierten Systemlösung MultiHost. In den letzten Jahren wurden bereits sukzessive diverse Teilsysteme in diesem Bereich erneuert. Für Star Alliance entwickelt Lufthansa Systems ein Buchungssystem für Geschäftsreisen, das die Buchungskosten erheblich senken soll.

Seit 10. April 2006 firmiert die Lufthansa Systems-Gruppe als Lufthansa Systems Aktiengesellschaft. Damit erfolgt eine Vereinheitlichung der Rechtsform mit den anderen Geschäftsfeldobergesellschaften des Lufthansa Konzerns.

Service- und Finanzgesellschaften

Service- und Finanzgesellschaften

		Januar – März 2006	Januar – März 2005	Veränderung in %
Übrige Segmenterträge	Mio. €	131	90	45,6
Segmentergebnis	Mio. €	36	24	50,0
Mitarbeiter zum 31. März	Anzahl	1 099	1 107	- 0,7

Der Kreis der unter Service- und Finanzgesellschaften konsolidierten Gesellschaften setzt sich aus der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, der Lufthansa Flight Training (LFT) sowie einigen Finanzgesellschaften zusammen. Die Erlöse aus Schulungsleistungen (LFT) und die Kreditkartenprovisionen (AirPlus) werden ebenso wie die Beteiligungserträge und Erträge aus Anlagenverkäufen unter den übrigen Segmenterträgen ausgewiesen. Die korrespondierenden Aufwendungen werden unter den sonstigen Segmentaufwendungen verbucht.

Die Segmenterträge der Service- und Finanzgesellschaften beliefen sich im ersten Quartal 2006 auf 131 Mio. EUR, 41 Mio. EUR mehr als im Vorjahr. Das Segmentergebnis verbesserte sich um 12 Mio. EUR auf 36 Mio. EUR. Für 2006 werden keine vergleichbaren Veräußerungsgewinne wie in 2005 erwartet, so dass das gute Ergebnis des Jahres 2005 nicht wieder erreicht wird.

AirPlus treibt die Kooperationen mit Banken, Reisebüros und Airlines weiter voran und hat hierzu mit der Emission einer eigenen Kreditkarte, der so genannten "AirPlus Corporate Card", begonnen.

Die LFT hat im ersten Quartal 2006 einen Airbus A380-Simulator und einen Simulator für die Boeing 737 der neuen Generation bestellt. Die Simulatoren sollen Anfang 2008 in Frankfurt (A380) und im Sommer 2007 in Berlin in Betrieb gehen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Januar – März 2006

	Januar – März 2006 Mio. €	Januar – März 2005 Mio. €
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3 364	2 979
Andere Betriebserlöse	1 082	924
Umsatzerlöse	4 446	3 903
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	34	48
Sonstige betriebliche Erträge	299	285
Materialaufwand	– 2 392	– 1 925
Personalaufwand	– 1 252	– 1 164
Abschreibungen	– 254	– 281
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 927	– 895
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 46	– 29
Ergebnis aus at Equity bewerteten Finanzanlagen	– 35	– 53
Übriges Beteiligungsergebnis	18	11
Zinsergebnis	– 71	– 69
Übrige Finanzposten	9	8
Finanzergebnis	– 79	– 103
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 125	– 132
Ertragsteuern	30	15
Ergebnis nach Ertragsteuern	– 95	– 117
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	– 3	1
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	– 98	– 116
Ergebnis je Aktie in €	– 0,21	– 0,25

Konzernbilanz zum 31. März 2006

Aktiva	31. März 2006 Mio. €	31. Dezember 2005 Mio. €	31. März 2005 Mio. €
Immaterielle Vermögensgegenstände mit unbegrenzter Nutzungsdauer	592	591	698
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	160	162	139
Flugzeuge und Reservetriebwerke	7 156	7 262	7 303
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	518	503	442
Übriges Sachanlagevermögen	1 444	1 448	1 386
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	17	17	18
Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen	901	949	542
Übrige Finanzanlagen	1 537	993	534
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	106	118	122
Derivative Finanzinstrumente	96	87	43
Latente Ertragsteueransprüche	184	188	192
Langfristige Vermögenswerte	12 711	12 318	11 419
Vorräte	463	439	379
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	3 214	2 639	2 580
Derivative Finanzinstrumente	249	178	244
Effektive Ertragsteuerforderungen	23	27	26
Wertpapiere	2 008	2 425	994
Bankguthaben und Kassenbestände	493	1 173	2 772
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	66	73	233
Kurzfristige Vermögenswerte	6 516	6 954	7 228
Bilanzsumme	19 227	19 272	18 647

Passiva	31. März 2006 Mio. €	31. Dezember 2005 Mio. €	31. März 2005 Mio. €
Gezeichnetes Kapital	1 172	1 172	1 172
Kapitalrücklage	1 366	1 366	1 366
Rücklagen aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten	256	74	188
Gewinnrücklagen	1 586	1 267	1 395
Konzernergebnis	- 98	453	- 116
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	4 282	4 332	4 005
Anteile in Fremdbesitz	190	190	43
Eigenkapital	4 472	4 522	4 048
Pensionsrückstellungen	4 102	4 022	4 223
Sonstige Rückstellungen	407	413	396
Finanzschulden	2 346	2 363	2 659
Sonstige Verbindlichkeiten	91	96	92
Erhaltene Anzahlungen und Rechnungsabgrenzungsposten	11	104	129
Derivative Finanzinstrumente	209	190	263
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	621	614	361
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	7 787	7 802	8 123
Übrige Rückstellungen	1 445	1 166	1 393*
Finanzschulden	539	1 200	897
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	3 377	3 407	2 980*
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	1 232	818	848
Erhaltene Anzahlungen und Rechnungsabgrenzungsposten	112	87	89
Derivative Finanzinstrumente	231	247	238
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	32	23	31
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	6 968	6 948	6 476
Bilanzsumme	19 227	19 272	18 647

* 1. Quartal 2005 angepasst: Abgrenzungen werden nun unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbewertung Sicherungsgeschäfte	Marktbewertung übrige finanzielle Vermögenswerte	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Stand am 31. Dezember 2004	1 172	1 366	- 150	200	- 107	1 089	404	3 974	40	4 014
Umbuchungen	-	-	-	-	-	404	- 404	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitsergebnis	-	-	-	-	-	-	- 116	- 116	- 1	- 117
Veränderungen von Währungen	-	-	-	-	5	-	-	5	1	6
Marktbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	-	-	170	- 12	-	-	-	158	-	158
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	-	-	23	-	-	-	-	23	-	23
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	-	-	- 43	-	-	-	-	- 43	-	- 43
Übrige neutrale Veränderungen	-	-	-	-	-	4	-	4	3	7
Stand am 31. März 2005	1 172	1 366	0*	188	- 102	1 497	- 116	4 005	43	4 048
Stand am 31. Dezember 2005	1 172	1 366	0*	74	- 90	1 357	453	4 332	190	4 522
Umbuchungen	-	-	-	-	-	453	- 453	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitsergebnis	-	-	-	-	-	-	- 98	- 98	3	- 95
Veränderungen von Währungen	-	-	-	-	3	-	-	3	-	3
Marktbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	-	-	64	136	-	-	-	200	-	200
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	-	-	- 3	-	-	-	-	- 3	-	- 3
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	-	-	- 14	- 1	-	-	-	- 15	-	- 15
Übrige neutrale Veränderungen	-	-	-	-	-	- 137	-	- 137	- 3	- 140
Stand am 31. März 2006	1 172	1 366	47	209	- 87	1 673	- 98	4 282	190	4 472

* Gerundet unter 0,5 Mio. €.

Der Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung ist in der Bilanz unter den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Die übrigen neutralen Veränderungen in den Gewinnrücklagen von 2005 resultieren mit - 102 Mio. € aus der Rückzahlung der Lufthansa Wandelanleihe im Januar 2006.

Weitere wesentliche Veränderungen in den übrigen neutralen Veränderungen resultieren aus der Equity-Bewertung.

Kapitalflussrechnung

	Januar – März 2006 Mio. €	Januar – März 2005 Mio. €
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 1.1.	1 173	2 836
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 125	– 132
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	260	280
Abschreibungen auf Umlaufteile	30	1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	– 5	– 4
Ergebnis aus at Equity bewerteten Finanzanlagen	35	53
Zinsergebnis	71	69
Gezahlte Ertragsteuern	2	– 35
Veränderung des Working Capital*	22	– 99
Operativer Cashflow	290	133
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	– 198	– 348
Investitionen in Finanzanlagen	– 216	– 131
Zu-/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen	– 46	18
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	3	9
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	–	–
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	– 198	– 1
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	–	–
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	23	53
Zinseinnahmen	70	51
Erhaltene Dividenden	18	11
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 544	– 338
Erwerb/Veräußerungen von Wertpapieren/Geldanlagen in Geldmarktfonds	417	– 42
Für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 127	– 380
Rückkauf von Wandlungsoptionen aus der Wandelanleihe 2002	– 102	–
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	–	236
Rückführung langfristiger Finanzschulden	– 638	– 34
Übrige Finanzschulden	–	50
Gewinnausschüttung	–	–
Zinsausgaben	– 102	– 70
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 842	182
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	– 679	– 65
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	– 1	1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.3.	493	2 772
Wertpapiere	2 008	994
Flüssige Mittel gesamt	2 501	3 766

* Das Working Capital ist definiert als Saldo der Veränderungen von Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.

Weitere Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

Auswirkungen der Änderung des Konsolidierungskreises Lufthansa Konzern

In den Konzernabschluss werden neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft alle wesentlichen in- und ausländischen verbundenen Unternehmen einbezogen. Die EW Verkehrsflugzeuge III GmbH & CoKG wurde im Januar 2006 auf die LeaseAir GmbH & Co Verkehrsflugzeuge V KG verschmolzen und ist aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Gegenüber dem Vorjahresquartal 2005 ist der Konsolidierungskreis zusätzlich um die im Mai 2005 anteilig erworbene AirTrust AG, um die Gesellschaften der Eurowings-Gruppe, an denen die Mehrheit zum Jahresende 2005 übernommen wurde, um einen im vierten Quartal neu aufgelegten Rentenfonds sowie um die in der zweiten Jahreshälfte 2005 erstmalig konsolidierten Gesellschaften LSG South America, Siam Flight Services Ltd., LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd. und Quinto Grundstücksverwaltung GmbH & Co. KG erweitert. Im ersten Quartal 2005 waren darüber hinaus noch die zum 1. April 2005 verkaufte LSG Hygiene Institute GmbH sowie die im zweiten Quartal 2005 entkonsolidierten Gesellschaften Caterair Portugal Assistencia A Bordo Lda., Cocina del Aire de Provincia S.A. de C.V., Mariott Export Services C.A., Mariott International Trade Services C.A. und die im vierten Quartal entkonsolidierte Giulietta Aircraft Leasing Limited im Konsolidierungskreis enthalten. Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises im Vergleich zum ersten Quartal 2005.

Gewinn- und Verlustrechnung

	Konzern Januar – März 2006	davon aus Kon- solidierungskreis- veränderungen zum Vorjahres- abschluss Mio. €
	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	4 446	76
Betriebliche Erträge	4 779	86
Betriebliche Aufwendungen	– 4 825	– 107
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 46	– 21
Finanzergebnis	– 79	2
Ertragsteuern	30	2
Ergebnis nach Ertragsteuern	– 95	– 17

Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 358 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2005 waren dies 356 Mio. EUR.

Aus der im Konzernabschluss 2005 beschriebenen Eventualforderung in Zusammenhang mit einem Beteiligungsverkauf von 13 Mio. EUR wurden im ersten Quartal 2005 insgesamt 3 Mio. EUR realisiert. In Folgejahren werden voraussichtlich noch 9 Mio. EUR vereinnahmt.

Eventualverbindlichkeiten

	31.3.2006 Mio. €	31.12.2005 Mio. €
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	808	812
Aus Gewährleistungsverträgen	1 061	1 386
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	3

Aus drei zum Jahresende 2005 bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von zwei ATR 72 und einem Airbus A 310 sind im ersten Quartal 16 Mio. EUR zugeflossen. Es entstanden Buchgewinne von 3 Mio. EUR. Neben den bereits zum Jahresende 2005 fest kontrahierten Verkäufen von 18 Canadair Regional Jets wurde im ersten Quartal ein weiterer Vertrag für den Verkauf desselben Flugzeugtyps abgeschlossen. Aus diesen Verträgen werden im Laufe des Jahres 2006 insgesamt Verkaufserlöse von 87 Mio. EUR und Buchgewinne von 23 Mio. EUR realisiert werden.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

	Januar – März 2006 Mio. €	Jahres- abschluss 2005 Mio. €	Januar – März 2005 Mio. €
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	63	70	13
Finanzanlagevermögen	–	–	217
Sonstiges	3	3	3

Eigenkapital/Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen

Eigenkapital	–	–	178
Schulden	–	–	–

Die im Konzernabschluss 2005 beschriebene Eventualforderung aus einer D & O Police in Zusammenhang mit einem Schadensfall in Skandinavien besteht weiterhin in Höhe von 127,5 Mio. EUR.

Ende März 2006 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte von 3,4 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2005 betrug das Bestellobligo 3,5 Mrd. EUR.

Gezeichnetes Kapital

Die Hauptversammlung vom 16. Juni 2004 hat den Vorstand bis zum 15. Juni 2009 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der 53. Hauptversammlung am 17. Mai die Zahlung einer Dividende von 0,50 EUR je Stückaktie vor.

Segmentberichterstattung für den Lufthansa Konzern

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – März 2006

	Passagier- beförderung**	Logistik	Technik	Catering	Touristik	IT Services	Service- und Finanzgesell- schaften	Summe der Segmente
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Außenumsätze	2 788	675	509	409	–	65	–	4 446
- davon Verkehrserlöse	2 726	638	–	–	–	–	–	3 364
Konzerninnenumsätze	129	4	350	117	–	89	–	689
Umsatzerlöse	2 917	679	859	526	–	154	–	5 135
Übrige Segmenterträge	216	29	35	28	– 44	7	131	402
- davon aus Equity- Bewertung	– 1	4	4	2	– 44	–	0*	– 35
Materialaufwand	1 820	465	445	221	–	7	6	2 964
Personalaufwand	597	84	244	251	–	61	17	1 254
Abschreibungen	179	31	18	15	–	8	5	256
- davon außerplanmäßig	–	–	–	–	–	–	–	–
Sonst. betr. Aufwand	624	110	123	98	–	76	67	1 098
Segmentergebnis	– 87	18	64	– 31	– 44	9	36	– 35
- davon aus Equity- Bewertung	– 1	4	4	2	– 44	–	0*	– 35
Segmentvermögen	8 693	1 284	2 242	1 025	285	252	3 071	16 852
- davon aus Equity- Bewertung	434	15	103	61	285	–	3	901
Segmentschulden	7 152	707	1 528	756	–	233	1 235	11 611
- davon aus Equity- Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	150	2	22	11	–	11	12	208
- davon aus Equity- Bewertung	2	–	–	–	–	–	–	2
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	95	7	16	11	–	4	1	134
Mitarbeiter im Jahres- durchschnitt	37 502	4 695	17 759	28 240	–	3 321	1 099	92 616

* Gerundet unter 0,5 Mio. €.

** Vorjahreszahlen wegen Veränderung des Konsolidierungskreises nur bedingt vergleichbar.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – März 2005

	Passagier- beförderung	Logistik	Technik	Catering	Touristik	IT Services	Service- und Finanzgesell- schaften	Summe der Segmente
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Außenumsätze	2 452	609	417	370	–	55	–	3 903
- davon Verkehrserlöse	2 400	579	–	–	–	–	–	2 979
Konzerninnenumsätze	114	3	361	114	–	90	–	682
Umsatzerlöse	2 566	612	778	484	–	145	–	4 585
Übrige Segmenterträge	198	41	37	39	– 50	5	90	360
- davon aus Equity- Bewertung	– 10	3	3	1	– 50	–	–	– 53
Materialaufwand	1 510	422	360	201	–	10	4	2 507
Personalaufwand	548	82	233	230	–	56	16	1 165
Abschreibungen	200	33	17	16	–	7	5	278
- davon außerplanmäßig	–	–	–	–	–	–	–	–
Sonst. betr. Aufwand	589	110	128	104	–	67	41	1 039
Segmentergebnis	– 83	6	77	– 28	– 50	10	24	– 44
- davon aus Equity- Bewertung	– 10	3	3	1	– 50	–	–	– 53
Segmentvermögen	8 051	1 372	1 991	1 272	207	202	2 776	15 871
- davon aus Equity- Bewertung	173	12	81	67	207	–	4	544
Segmentsschulden	6 520	680	1 430	731	–	226	1 414	11 001
- davon aus Equity- Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	245	23	22	20	–	10	23	343
- davon aus Equity- Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	8	0*	3	4	–	0*	0*	15
Mitarbeiter im Jahres- durchschnitt	34 890	4 854	17 736	28 149	–	3 203	1 107	89 939

* Gerundet unter 0,5 Mio. €.

Überleitung der Segment- auf Konzernzahlen

	Summe der Segmente		Überleitung		Konzern	
	Januar – März 2006 Mio. €	Januar – März 2005 Mio. €	Januar – März 2006 Mio. €	Januar – März 2005 Mio. €	Januar – März 2006 Mio. €	Januar – März 2005 Mio. €
Außenumsätze	4 446	3 903	–	–	4 446	3 903
- davon Verkehrserlöse	3 364	2 979	–	–	3 364	2 979
Konzerninnenumsätze	689	682	– 689	– 682	–	–
Umsatzerlöse	5 135	4 585	– 689	– 682	4 446	3 903
Übrige Segmenterträge	402	360	– 69	– 27	333	333
- davon aus Equity-Bewertung	– 35	– 53	35	53	–	–
Materialaufwand	2 964	2 507	– 572	– 582	2 392	1 925
Personalaufwand	1 254	1 165	– 2	– 1	1 252	1 164
Abschreibungen	256	278	– 2	3	254	281
- davon außerplanmäßig	–	–	–	–	–	–
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1 098	1 039	– 171	– 144	927	895
Segmentergebnis	– 35	– 44	– 11	15	– 46	– 29
- davon aus Equity-Bewertung	– 35	– 53	35	53	–	–
Segmentvermögen	16 852	15 871	2 375	2 776	19 227	18 647
- davon aus Equity-Bewertung	901	544	–	–	901	544
Segmentschulden	11 611	11 001	3 144	3 598	14 755	14 599
- davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	92 616	89 939	–	–	92 616	89 939

Segmentinformationen nach Regionen Januar – März 2006

	Europa Mio. €	Nordamerika Mio. €	Mittel- und Südamerika Mio. €	Asien/Pazifik Mio. €	Nahost Mio. €	Afrika Mio. €	Sonstiges Mio. €	Summe der Segmente Mio. €
Verkehrserlöse ¹⁾	2 264	417	71	484	52	76	–	3 364
Andere Betriebserlöse	449	333	87	166	24	23	0*	1 082
Umsatzerlöse	2 713	750	158	650	76	99	0*	4 446

* Gerundet unter 0,5 Mio. €.

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Segmentinformationen nach Regionen Januar – März 2005

	Europa Mio. €	Nordamerika Mio. €	Mittel- und Südamerika Mio. €	Asien/Pazifik Mio. €	Nahost Mio. €	Afrika Mio. €	Sonstiges Mio. €	Summe der Segmente Mio. €
Verkehrserlöse ¹⁾	2 132	304	56	386	40	61	–	2 979
Andere Betriebserlöse	445	215	25	160	57	22	0*	924
Umsatzerlöse	2 577	519	81	546	97	83	0*	3 903

* Gerundet unter 0,5 Mio. €.

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Finanz-Termine 2006/2007

Kontakt

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations

Frank Hülsmann

Von-Gablenz-Str. 2-6, 50679 Köln
Telefon: (02 21) 826-24 44 oder (069) 696-9 70 02
Telefax: (02 21) 826-22 86 oder (069) 696-9 09 90
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Erika Laumer

Ralph Link

Axel Pfeilsticker

Lufthansa Basis, 60546 Frankfurt/Main
Telefon: (069) 696-2 86 89, 64 70 oder -9 09 97
Telefax: (069) 696-9 09 90
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Geschäftsberichte und Zwischenberichte in deutscher und englischer Sprache können am bequemsten über den Internet-Bestellservice oder unter folgender Adresse angefordert werden:

Deutsche Lufthansa AG, CGN IR
Von-Gablenz-Straße 2-6, 50679 Köln
Telefon: (02 21) 826-39 92 oder -26 31
Telefax: (02 21) 826-36 46 oder -22 86
E-Mail: CGNIRAW@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

<http://www.lufthansa-financials.de>

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 1. Zwischenbericht 2006 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. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „voraussagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. 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.

2006

- 17. Mai** Hauptversammlung Köln
- 18. Mai** Auszahlung der Dividende
- 27. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2006
- 26. Okt.** Presse- und Analystenkonferenz zum Zwischenbericht Januar – September 2006

2007

- 8. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2006
- 18. April** Hauptversammlung Berlin
- 26. April** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2007
- 26. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2007
- 25. Okt.** Presse- und Analystenkonferenz zum Zwischenbericht Januar – September 2007

www.lufthansa.com

www.lufthansa-financials.de

<http://umwelt.lufthansa.com>