



Weiterhin deutlicher Verlust, trotz verbessertem Betriebsergebnis

Swiss International Air Lines (Konzern) steigerte den konsolidierten Betriebsertrag in den ersten neun Monate des laufenden Jahres auf CHF 2 767 Mio. (Vorjahr: CHF 2 695 Mio.) und erzielte ein positives Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten von CHF 24 Mio. (Vorjahr: CHF 1 Mio.). Aufgrund von währungsbedingten Wertanpassungen in Höhe von CHF 55 Mio. (cash-neutral) auf Verbindlichkeiten in US-Dollar sowie Restrukturierungskosten in Höhe von CHF 10 Mio. resultierte ein im Vorjahresvergleich deutlich gestiegener Nettoverlust von CHF 81 Mio. (Vorjahr: minus CHF 17 Mio.). Die nach wie vor rekordhohen Treibstoffpreise haben das Ergebnis erheblich belastet.

Im saisonal stärksten dritten Quartal lag das Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten bei CHF 33 Mio. (Vorjahr: CHF 20 Mio.) und der Gewinn bei CHF 8 Mio. (Vorjahr CHF 16 Mio.). Am 30. September 2005 verfügte SWISS über flüssige Mittel in Höhe von CHF 532 Mio. (Ende 2004: CHF 481 Mio.).

SWISS steigerte den konsolidierten Betriebsertrag für die ersten neun Monate auf CHF 2 767 Mio. (Vorjahr: CHF 2 695 Mio.) und erzielte ein Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten von CHF 24 Mio. (Vorjahr: CHF 1 Mio.). Die hohen Kosten für Flugtreibstoff belasteten den EBIT in den ersten neun Monaten 2005 gegenüber der Vorjahresperiode mit zusätzlich CHF 175 Mio. Aufgrund des intensiven Wettbewerbs konnten die höheren Treibstoffkosten nur zu gut einem Drittel durch Treibstoffzuschläge kompensiert werden. Mit umfangreichen Kostensenkungsmassnahmen wurde der Materialaufwand unter Ausklammerung der Zusatzkosten für Treibstoff in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres um rund 15% gesenkt, während die Produktion (gemessen in Sitzkilometern) um lediglich 5.2% reduziert wurde. Im Betriebsergebnis sind Sonderabschreibungen aus dem dritten Quartal in Höhe von CHF 45 Mio. für Wertberichtigungen auf Regionalflugzeuge enthalten. Aus dem ersten Quartal beinhalten der Betriebsertrag und der EBIT einen einmaligen Ertrag in der Höhe von CHF 43 Mio. aus dem Transfer von Slots an British Airways am Flughafen in London Heathrow. In den ersten neun Monaten des Vorjahres waren CHF 68 Mio. aus der Einigung im Holco-Rechtsfall im Ergebnis enthalten.

Das Ergebnis für die ersten neun Monate enthält Restrukturierungskosten in Höhe von insgesamt CHF 10 Mio. Diese fielen im Zusammenhang mit dem teilweisen Abbau überzähliger Positionen im Pilotenkorps und der Reorganisation der Call-Center an. Die Kosten des im Januar dieses Jahres publizierten Restrukturierungsprogramms mit einer Reduktion des Personalbestandes zwischen 800 und 1 000 Positionen sind im vorliegenden Resultat nur zum Teil enthalten. Zum heutigen Zeitpunkt sind die Verhandlungen mit den Gewerkschaften des

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 3. Quartal 2005

fliegenden Personals, deren Ergebnis die Kosten der Restrukturierung massgeblich beeinflussen wird, noch nicht abgeschlossen.

Der EBIT nach Restrukturierungskosten für die ersten neun Monate 2005 beläuft sich damit auf CHF 14 Mio. (Vorjahr: CHF 1 Mio.).

Für das dritte Quartal 2005 belief sich der EBIT vor Restrukturierungskosten auf CHF 33 Mio. (Vorjahresquartal: CHF 20 Mio.). Die Ergebnisverbesserung im dritten Quartal wurde in erster Linie über höhere Umsätze erzielt. Sowohl im Linienverkehr als auch im Fracht- und im Chartergeschäft hat SWISS die Erträge aus dem Vorjahresquartal zum Teil deutlich übertroffen.

Der Finanzaufwand belief sich in den ersten neun Monaten 2005 auf CHF 103 Mio. (Vorjahr: CHF 40 Mio.). Er setzte sich zusammen aus dem ordentlichen Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten und aus währungsbedingten Wertanpassungen auf Verbindlichkeiten in US-Dollar, die sich in den ersten neun Monaten auf CHF 55 Mio. beliefen. Diese Buchverluste sind dadurch bedingt, dass der US-Dollar gegenüber dem Schweizer Franken in den ersten neun Monaten 2005 deutlich stärker geworden ist. Der Finanzertrag von CHF 8 Mio. (Vorjahr CHF 22 Mio., inklusive CHF 16 Mio. Fremdwährungsgewinne) für die ersten neun Monate 2005 zeigt die ordentlichen Zinserträge aus den flüssigen Mitteln und den Festgeldanlagen.

Das konsolidierte Nettoergebnis lag bei minus CHF 81 Mio., nach minus CHF 17 Mio. in den ersten neun Monaten des Vorjahres. Der trotz des positiveren Betriebsergebnisses höher ausgefallene Nettoverlust ist primär auf die erwähnten, währungsbedingten Wertanpassungen sowie auf Restrukturierungskosten zurückzuführen. Wie auch im Vorjahr wird das vierte Quartal aufgrund der saisonal bedingt geringeren Nachfrage in den Herbst-/Wintermonaten wieder schwächer ausfallen. SWISS erwartet für das vierte Quartal 2005 einen substantiellen Nettoverlust.

„SWISS bestätigt mit dem positiven operativen Ergebnis im dritten Quartal die Fortschritte im Turnaroundprozess“, kommentiert Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO von SWISS. „Umso mehr, als die Steigerung in einem äusserst anspruchsvollen Wettbewerbsumfeld mit rekordhohen Treibstoffpreisen erzielt wurde. Die weiterhin vorhandene Verlustsituation zeigt, dass wir die Restrukturierung und die GAV Verhandlungen mit dem fliegenden Personal konsequent weiter vorantreiben müssen.“

Positiver Cash Flow aus Betriebstätigkeit von CHF 188 Mio.

Der *Cash Flow aus Betriebstätigkeit* betrug in den ersten neun Monaten 2005 CHF 188 Mio., nachdem in der Vorjahresperiode ein Cash Flow von CHF 109 Mio. erzielt worden war. Das Plus von CHF 79 Mio. wurde wie im Vorquartal dank dem besseren operativen Ergebnis und verschiedenen Massnahmen im Management des Netto-Umlaufvermögens erzielt.

Der *Cash Flow aus Investitionstätigkeit* war aufgrund von Desinvestitionen positiv. Er belief sich auf CHF 91 Mio. (Vorjahr: minus CHF 37 Mio.). Positive Cash Flows im Betrag von CHF 43 Mio. resultierten aus dem Transfer von Slots am Flughafen London Heathrow an British Airways. Eine Rückerstattung auf geleisteten Anzahlungen für Flugzeuge und der Erlös aus dem Verkauf von Flugzeugen führten zu einem Cash Flow in Höhe von CHF 46 Mio. Die Reduktion verschiedener Bardepots führte zu einem Nettozufluss von weiteren CHF 40 Mio. Im Zusammenhang mit Investitionen für Komponenten der Innenausstattung, Ersatzteile und Verbrauchsmaterial für die Flugzeugflotte flossen CHF 47 Mio. ab. Weitere Desinvestitionen und erhaltene Zinsen hatten einen positiven Cash Flow von insgesamt CHF 9 Mio. zur Folge.

Der *Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit* lag bei minus CHF 219 Mio. (Vorjahr: minus CHF 227 Mio.). Insgesamt CHF 128 Mio. an flüssigen Mitteln wurden für die Amortisation von Finanzleasing-Verbindlichkeiten auf Flugzeugen gebraucht. CHF 47 Mio. an flüssigen Mitteln hat

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 3. Quartal 2005

SWISS für die Rückzahlung von Fremdkapital verwendet, darunter CHF 43 Mio. zur Tilgung der Restschuld aus dem Kredit der Barclays Bank über ursprünglich CHF 50 Mio. Die Rückzahlung an die Barclays Bank hatte netto keinen Einfluss auf die flüssigen Mittel, da sie zeitlich mit der im Cash Flow aus Investitionstätigkeit ausgewiesenen Kompensation von British Airways für die transferierten Slots in London Heathrow zusammenfiel. Diese hatten als Sicherheit für den Kredit von Barclays gedient. Weitere Mittelabflüsse resultierten aus ordentlichen Zinszahlungen für Finanzleasing-Verbindlichkeiten in Höhe von CHF 43 Mio.

Per 30. September 2005 beliefen sich die flüssigen Mittel auf insgesamt CHF 532 Mio., plus Festgeldanlagen von CHF 1 Mio. Ende 2004 hatten sich die flüssigen Mittel auf CHF 481 Mio. (plus Festgeldanlagen von CHF 4 Mio.) belaufen. Innerhalb der verfügbaren Kreditlinien aus der Bankenfinanzierung standen SWISS per 30. September 2005 zusätzlich liquide Mittel von CHF 225 Mio. zur Verfügung. Dieser Betrag variiert unter anderem in Abhängigkeit der Wechselkurse von US-Dollar und Euro zum Schweizer Franken.

Zum heutigen Tag hat SWISS 74% ihres für den Rest des Jahres erwarteten Treibstoffbedarfs abgesichert. Die rekordhohen Preise für Flugtreibstoff erhöhen den Druck, den Restrukturierungsprozess konsequent und effektiv voranzutreiben sowie weitere Kosten- und Ertragspotentiale zu erschliessen.

Eigenkapitalquote bei 27.5%

Per 30. September 2005 lag das Eigenkapital des Konzerns bei CHF 840 Mio. (Eigenkapitalquote: 27.5%), nach CHF 852 Mio.¹ (Eigenkapitalquote: 27.3%) per Ende 2004.

Netto-Finanzverschuldung weiter reduziert

Die Netto-Finanzverschuldung wurde weiter reduziert. Sie ging in den ersten neun Monaten 2005 um CHF 195 Mio., bzw. ein Drittel, zurück und belief sich am 30. September 2005 noch auf CHF 399 Mio. Per 31. Dezember 2004 hatte sich die Netto-Finanzverschuldung auf CHF 594 Mio. belaufen. Zur Reduktion steuerten neben dem positiven Cash Flow aus Betriebstätigkeit insbesondere die aus Desinvestitionen freigesetzten Mittel einen wesentlichen Teil bei.

Bessere Auslastung, Druck auf Durchschnittsertrag in Europa

Auslastung: SWISS beförderte in den ersten neun Monaten 2005 rund 7.33 Mio. Passagiere (Vorjahr: 7.01 Mio.), ein Plus von 4.6%. Es wurden insgesamt 102 670 Flüge durchgeführt, die zu durchschnittlich 79.1% (Vorjahr: 75.2%) ausgelastet waren. SWISS erhöhte die Europakapazität in Sitzkilometern (ASK) im Vergleich mit den ersten neun Monaten des Vorjahres um 0.9% und steigerte in diesem Segment gleichzeitig den Sitzladefaktor (SLF) um 4.7 Prozentpunkte auf 66.8%. Im Interkontinentalgeschäft stieg der SLF um 4.1 Prozentpunkte auf 85.0%, dies bei einer Reduktion der ASK um 7.8%. Im dritten Quartal stieg der SLF auf 83.2% (Vorjahr: 78.6%). In Europa erreichte SWISS eine Auslastung von 72.4% (plus 6.7 Prozentpunkte). Im Interkontinentalgeschäft lag der SLF bei 88.5% (plus 4.0 Prozentpunkte).

Der Frachtladefaktor (Volumen) lag in den ersten neun Monaten 2005 bei 85.7%. Mit minus 0.1 Prozentpunkten gegenüber der Vorjahresperiode blieb er damit nahezu stabil. Swiss WorldCargo konnte sich damit bisher der rückläufigen Nachfrage im Luftfrachtmarkt entziehen.

¹ Die Diskrepanz von CHF 4 Mio. zu den effektiv per Jahresabschluss vom 31. Dezember 2004 ausgewiesenen CHF 848 Mio. ergibt sich aufgrund einer Änderung der Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, deren Anwendung von der Schweizer Börse SWX verlangt wird.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 3. Quartal 2005

Während sich das Langstreckengeschäft sowohl bei der Auslastung als auch in Bezug auf die Erträge schon seit längerem positiv entwickelt, konnte SWISS in den letzten Monaten auch die Auslastung der Europaflüge signifikant steigern. Der Angebots- und Preisdruck der Billigfluggesellschaften erhöhte sich aber insbesondere in den grösseren europäischen Hauptmärkten weiter. Während SWISS im Interkontinentalsegment die Durchschnittserträge steigern konnte, entwickelte sich das Europageschäft hier weiter gegenteilig.

Durchschnittsertrag (Yield): Der branchenweit feststellbare Druck auf den Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) hielt in Europa an. Trotz der Treibstoffzuschläge verzeichnete SWISS auf den Europastrecken in den ersten neun Monaten 2005 einen Yield-Rückgang von 6.4% im Vergleich mit der gleichen Vorjahresperiode. Das von anhaltenden Überkapazitäten geprägte Marktumfeld führt zu einer fortschreitenden Preiserosion. Der Yield auf den Interkontinentalstrecken stieg zwar um 6.9%. Dennoch wirkten sich die rekordhohen Treibstoffpreise überproportional auf die Streckenergebnisse im Interkontinentalsegment aus.

Mit einer wettbewerbsorientierten Preisgestaltung ist es SWISS aber erstmals gelungen, die Marktanteilsverluste der letzten Jahre zu stoppen. Der Marktanteil am Hub Zürich wurde stabilisiert und auf einigen Strecken deutlich ausgebaut.

Positiv entwickelt sich bei SWISS weiterhin der Ertrag pro angebotenen Sitzkilometer (RASK). Dieser ergibt sich aus der Auslastung und dem Ertrag pro Passagierkilometer und ist in Verbindung mit dem CASK (den Kosten pro angebotenen Sitzkilometer) von zentraler Bedeutung für das operative Ergebnis des Unternehmens. In Europa konnte der RASK in den ersten neun Monaten mit einem Plus von 0.8% leicht gesteigert werden. Auf den Interkontinentalstrecken resultierte ein deutliches Plus von 12.2%. SWISS steigerte damit ihren streckennetzweiten RASK im Vergleich mit der Vorjahresperiode um 8.3%. Dieser Anstieg des RASK ist auch bedingt durch die gegenüber der gleichen Vorjahresperiode veränderten Anteile des Interkontinental- und Europaverkehrs an der Gesamtkapazität (in ASK). Eine relative Verschiebung zum Europageschäft wirkt sich automatisch positiv auf den netzwerkweiten RASK aus, weil der RASK auf langen Interkontinentalstrecken tiefer ist als auf Europastrecken. Im RASK enthalten sind auch die Treibstoffzuschläge, welche SWISS seit Sommer 2004 auf ihren Flugtickets erhebt. Im Einklang mit der Branche wurden diese angesichts stark gestiegener Treibstoffpreise im Verlauf des Jahres 2004 eingeführt und stufenweise der Entwicklung der Preise beim Flugtreibstoff angepasst, zuletzt per 23. September.

Stückkosten weiterhin zu hoch

SWISS hat ihre Kosten im Vorjahresvergleich deutlich gesenkt, verfügt jedoch nach wie vor über eine im Wettbewerbsvergleich zu hohe Kostenposition. Unter Ausklammerung der preisbedingten Zusatzkosten für den Flugtreibstoff konnte SWISS ihren CASK in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres um 3.6% senken. Wie bereits anlässlich der Publikation des Halbjahresergebnisses erläutert, wurde das bisher Erreichte aber durch die hohen Kosten für Flugtreibstoff zu grossen Teilen ausgeglichen. Die Kosten pro angebotenen Sitzkilometer (CASK) stiegen gegenüber der Vorjahresperiode denn auch um 4.1%. Im dritten Quartal hat sich die Zusatzbelastung durch die hohen Treibstoffkosten gar nochmals verstärkt.

Analog zum RASK wurde auch der CASK von der Veränderung der relativen Anteile des Europa- und des Interkontinentalgeschäfts an der Gesamtkapazität (in ASK) beeinflusst. Hier spielte aber der umgekehrte Effekt. Mit der Erhöhung des Europaanteils stieg der netzwerkweite CASK automatisch an. Dies ist dadurch bedingt, dass der CASK in Europa aufgrund der kürzeren Flugstrecken höher ist als auf den interkontinentalen Strecken.

Unabhängig von dieser Mechanik muss der CASK weiter gesenkt werden, speziell vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden Verluste, der sich fortsetzenden Preiserosion und der

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 3. Quartal 2005

nach wie vor angespannten und schwer prognostizierbaren Situation am Markt für Flugtreibstoff. Erschwerend kommt hinzu, dass sich der Personalaufwand pro Arbeitsplatz (Vollzeitstellen) im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2004 um 4.4% erhöht hat. Dieser Anstieg des Personalaufwands ist primär auf die in den derzeitigen Gesamtarbeitsverträgen des fliegenden Personals festgeschriebenen, automatischen Lohnsteigerungen zurückzuführen.

SWISS führt das laufende Kostensenkungsprogramm in allen Bereichen des Unternehmens konsequent weiter. Dabei liegt der Fokus weiterhin speziell auf den Bereichen Catering, Boddendienste (Handling) sowie auf der Steigerung der internen Produktivität.

Personalbestand im Konzern

Die Zahl der in den ersten neun Monaten 2005 durchschnittlich Beschäftigten (umgerechnet auf Vollzeitstellen) ging gegenüber der Vorjahresperiode um 864 Stellen von 7 310 auf 6 446 zurück. Per 30. September 2005 lag die Zahl der Vollzeitstellen bei 6 321. Dies sind 304 Stellen weniger als Ende 2004. Die 6 321 Vollzeitstellen verteilten sich auf 7 433 Mitarbeiter

Meilensteine im laufenden Restrukturierungsprogramm

SWISS setzt die im Januar angekündigten Massnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit konsequent fort. Ziel ist es, durch eine nachhaltige Profitabilität Handlungsspielraum für Investitionen und zukünftiges Wachstum zu gewinnen. Das Restrukturierungsprogramm soll wie angekündigt im kommenden Jahr abgeschlossen werden. Zusätzlich eröffnen sich aus dem Zusammengehen mit dem Lufthansa-Konzern neue strategische Perspektiven auch in Bezug auf Kostensynergien.

Ende Juli haben SWISS und SR Technics Switzerland nach langen Verhandlungen das laufende Schiedsgerichtsverfahren über die Auslegung von kommerziellen Aspekten des geltenden Unterhaltsvertrages mit einer aussergerichtlichen Einigung beendet. Die auf eine neue Basis gestellte Zusammenarbeit ermöglicht SWISS signifikante Kosteneinsparungen im Bereich der Wartung ihrer Airbus-Flotte. SWISS und SR Technics haben den laufenden und bis 2009 gültigen Unterhaltsvertrag um drei Jahre verlängert.

Ein weiterer Meilenstein war auch der Entscheid, den europäischen Regionalverkehr in eine eigene Gesellschaft innerhalb des SWISS-Konzerns zu überführen. Nach der Erteilung der Betriebsbewilligung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat „Swiss European Air Lines“ ihren Betrieb am 1. November aufgenommen. Im Auftrag der Muttergesellschaft wird die 100%-ige Tochtergesellschaft als Betriebsgesellschaft unter der Marke SWISS so genannte „Wet Lease“-Flüge im europäischen Markt durchführen. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von SWISS. Mit der Schaffung klarer Strukturen und transparenter Kosten werden auch die anstehenden Investitionen in eine moderne Flotte unterstützt und die Grundlage für zukünftiges Wachstum im Regionalsegment gelegt.

Bis zum Beginn des Winterflugplans 2005/06 hat SWISS ihre Flotte im Jahresverlauf um 11 Flugzeuge reduziert. Trotz dieser Flottenreduktion wird das SWISS Flugangebot dank der Zusammenarbeit mit Partner-Airlines und speziell im Verbund mit Lufthansa auch in Zukunft attraktiv bleiben.

Die Verhandlungen mit den Gewerkschaften des Kabinenpersonals und der Pilotengewerkschaft Aeropers laufen. Anfang Mai hat die Swiss Pilots Association (SPA) ein neues Schiedsgerichtsverfahren angestrengt. Nicht akzeptiert hat SWISS die Anschlussklärung der SPA an den GAV der Aeropers. SWISS ist bestrebt, mit allen Sozialpartnern tragfähige und zukunftsorientierte Lösungen zu finden, die dazu beitragen, Arbeitsplätze langfristig zu sichern.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 3. Quartal 2005

Planmässige Integration in den Lufthansa-Konzernverbund

Aufgrund ihrer Beteiligungsquote von über 99% hat AirTrust AG die für eine Kraftloserklärung (sog. Squeeze-Out) erforderliche Mindestanzahl an SWISS Aktien überschritten und die Kraftloserklärung mit Barabfindung der sich noch im Publikum befindenden Aktien verlangt. SWISS ist zuversichtlich, dass das Verfahren noch dieses Jahr abgeschlossen wird. Lufthansa hat ihren Anteil an AirTrust AG von ursprünglich 11% auf mittlerweile 49% erhöht.

Anfang Oktober wurde die Swiss Luftfahrtstiftung mit Sitz in Zug gegründet. Die Stiftung wird die Entwicklung des Luftverkehrs und der Luftverkehrsstruktur in der Schweiz sowie die Integration der SWISS in den Lufthansa Airline-Verbund begleiten. Die Stiftung wird sich dabei für eine angemessene Berücksichtigung der Schweizer Interessen einsetzen.

Mit der fortschreitenden Integration in den Lufthansa-Konzernverbund ergaben sich aber vor allem auch kundenseitig wichtige Neuerungen: So konnte SWISS Anfang Oktober die Überführung des Swiss TravelClub per 1. April 2006 in Miles & More, Europas führendes Vielfliegerprogramm, bekanntgeben. Die Kunden der SWISS können damit bei einer noch grösseren Anzahl an Airlines und Partnerunternehmen Meilen sammeln und Prämien einlösen. Swiss TravelClub-Meilenguthaben werden eins zu eins übertragen und der Swiss TravelClub Silver und Gold Status anerkannt. Mit Miles & More als neuem Vielfliegerprogramm macht SWISS auch einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Star Alliance.

Mit der intensivierten Zusammenarbeit zwischen SWISS und Lufthansa wurde das Angebot bereits auf den Wechsel zum Winterflugplan 2005/06 per 30. Oktober weiter ausgebaut. So haben die beiden Partner den Nachbarschaftsverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland harmonisiert. Alle Lufthansa- und SWISS-Flüge zwischen den beiden Ländern werden im Codeshare geflogen und die Flugpläne sind so aufeinander abgestimmt, dass den SWISS Kunden zwischen der Schweiz und Deutschland nun über den ganzen Tag verteilt insgesamt 563 wöchentliche Verbindungen zur Verfügung stehen – gegenüber dem Sommerflugplan ein Plus von 241 Verbindungen. Dies bedeutet mehr Frequenzen, mehr Destinationen und durch die abgestimmten Flugpläne bessere Anschlüsse in den drei Drehkreuzen Zürich, Frankfurt und München. Die Marktposition von SWISS wird sich dank dieser engen Zusammenarbeit nachhaltig verbessern – in der Schweiz, in Europe und an hunderten von Destinationen weltweit.

Die Check-in Schalter und Abflug-Gates sind seit Beginn des Winterflugplanes in den drei Drehkreuzen Zürich, Frankfurt und München unter das Dach des jeweiligen „Home-Carriers“ gerückt. Dadurch ergeben sich für die Kunden eine Reihe von erlebbaren Vorteilen. Die kürzeren Wege ermöglichen kürzere Umsteigezeiten und damit bessere Anschlüsse. Durch die Nutzung gemeinsamer Check-in-Schalter verläuft der Check-in Prozess für SWISS Kunden in Deutschland und Lufthansa Kunden in der Schweiz (Zürich, Genf und Basel) zügiger und komfortabler. Die Integration der SWISS in den Lufthansa-Airline-Verbund ist am gemeinsamen Auftritt an den drei Drehkreuzen für die Kunden sichtbar. Bis zum kommenden Sommerflugplan sollen weitere Flughäfen in den beiden Ländern auf diese Weise harmonisiert werden.

Diese Medienmitteilung finden Sie auch auf unserer Internetseite www.swiss.com unter der Rubrik „Über SWISS > Finanzinformationen“.

SWISS Corporate Communications
Phone: +41 (0) 848 773 773
Fax: +41 61 582 35 54
E-mail: communications@swiss.com
Internet: www.swiss.com

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Konsolidierte Erfolgsrechnung 1.-3. Quartal, ungeprüft

in Mio. CHF	1. - 3. Quartal 2005	1. - 3. Quartal 2004
Erträge aus Linienverkehr	2 184	2 191
Erträge aus Fracht	354	323
Erträge aus Charter	78	76
Übrige Umsätze	38	34
Total Umsatz	2 654	2 624
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	8	0
Übrige betriebliche Erträge	105	71
Betriebsertrag	2 767	2 695
Materialaufwand	-814	-751
Dienstleistungsaufwand	-879	-902
Personalaufwand	-535	-589
Abschreibungen und Amortisationen	-200	-222
Sonderabschreibungen	-45	0
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-3	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-267	-230
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	24	1
Restrukturierungskosten	-10	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	14	1
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	1	1
Finanzaufwand	-103	-40
Finanzertrag	8	22
Verlust vor Steuern (EBT)	-80	-16
Ertragssteuern	-1	-1
Verlust in der Berichtsperiode	-81	-17
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	-81	-17
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-1.53	-0.32
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-1.53	-0.32

Dieser Quartalsbericht beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, welche am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Erfolgsrechnung führt die Klassifizierung der Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie dazu, dass das ausgewiesene Ergebnis neu den Minderheitsanteil beinhaltet. In Übereinstimmung mit den neuen IFRS Richtlinien wird das Ergebnis sodann aufgeschlüsselt in einen der Muttergesellschaft bzw. einen der Minderheitsaktionären zuzurechnenden Anteil.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Erfolgsrechnung 3. Quartal, ungeprüft

in Mio. CHF	3. Quartal 2005	3. Quartal 2004
Erträge aus Linienverkehr	794	751
Erträge aus Fracht	126	106
Erträge aus Charter	40	37
Übrige Umsätze	16	12
Total Umsatz	976	906
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	2	0
Übrige betriebliche Erträge	20	21
Betriebsertrag	998	927
Materialaufwand	-294	-255
Dienstleistungsaufwand	-298	-296
Personalaufwand	-173	-191
Abschreibungen und Amortisationen	-67	-74
Sonderabschreibungen	-45	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-88	-91
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	33	20
Restrukturierungskosten	-4	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	29	20
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	0	0
Finanzaufwand	-23	-13
Finanzertrag	2	9
Gewinn vor Steuern (EBT)	8	16
Ertragssteuern	0	0
Gewinn in der Berichtsperiode	8	16
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	8	16
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	0.15	0.30
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	0.15	0.29

Dieser Quartalsbericht beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, welche am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Erfolgsrechnung führt die Klassifizierung der Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie dazu, dass das ausgewiesene Ergebnis neu den Minderheitsanteil beinhaltet. In Übereinstimmung mit den neuen IFRS Richtlinien wird das Ergebnis sodann aufgeschlüsselt in einen der Muttergesellschaft bzw. einen den Minderheitsaktionären zuzurechnenden Anteil.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Bilanz, ungeprüft

in Mio. CHF	30. September 2005	31. Dezember 2004 ¹
Flüssige Mittel	532	481
Festgeldanlagen (3-12 Monate)	1	4
Derivative Finanzinstrumente	105	11
Forderungen aus Leistungen	315	233
Übrige Forderungen	29	21
Vorräte	28	29
Aktive Rechnungsabgrenzungen	27	29
Umlaufvermögen	1 037	808
Flugzeugflotte	1 689	1 927
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	173	193
Immaterielle Anlagen	14	18
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6	5
Darlehen und übrige Finanzanlagen	131	171
Latente Steueraktiven	1	1
Anlagevermögen	2 014	2 315
Total Aktiven	3 051	3 123
Verbindlichkeiten aus Leistungen	222	245
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	149	244
Derivative Finanzinstrumente	70	22
Übrige Verbindlichkeiten	60	33
Nicht abgeflogene Transportdokumente	433	385
Passive Rechnungsabgrenzungen	298	296
Kurzfristiges Fremdkapital	1 232	1 225
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	782	831
Personalvorsorgeverpflichtungen	12	11
Rückstellungen	185	204
Latente Steuerverpflichtungen	0	0
Langfristiges Fremdkapital	979	1 046
Total Fremdkapital	2 211	2 271
Aktienkapital	961	948
Eigene Aktien	0	0
Reserven	-124	-100
Minderheitsanteile	3	4
Total Eigenkapital	840	852
Total Passiven	3 051	3 123

¹ Dieser Quartalsbericht beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, die am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Bilanz werden die Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie neu dem Eigenkapital zugerechnet.

Um die Vergleichbarkeit mit der Vorjahresperiode zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits 2004 in Kraft gewesen wären.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Konsolidierte Geldflussrechnung 1.-3. Quartal, ungeprüft und gekürzt

In Mio. CHF	1.-3. Quartal 2005	1.-3. Quartal 2004 ¹
Verlust in der Berichtsperiode	-81	-17
Anpassungen für nicht-liquiditätswirksame Aufwände und Erträge	233	151
Veränderungen des nicht baren Nettoumlaufvermögens	36	-25
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	188	109
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	91	-37
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-219	-227
Nettozu-/-(ab-)nahme der flüssigen Mittel	60	-155
Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln	-9	13
Flüssige Mittel am 1. Januar	481	503
Flüssige Mittel am 30. September	532	361

Die flüssigen Mittel umfassen den Kassenbestand, Postscheck- und Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen mit einer ursprünglichen Fälligkeit von bis zu maximal 90 Tagen.

¹ Per 31. Dezember 2004 wurde bei der Darstellung einzelner Positionen im Geldfluss aus Betriebstätigkeit von der Netto- auf eine Bruttobetrachtung umgestellt. Dies hat keine Auswirkungen auf die ausgewiesenen Zahlen, d.h. auf den Geldfluss aus Betriebstätigkeit.

Um die Vergleichbarkeit mit der Vorjahresperiode zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits in Kraft gewesen wären.