Lufthansa Group

1. Zwischenbericht Januar – März 2015

Die Lufthansa Group

Kennzahlen Lufthansa Group		Jan. – März 2015	Jan. – März[1] 2014	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	6 973	6 462	7,9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	5 419	5 161	5,0
EBIT[1]	Mio. €	–144	–217	33,6
Adjusted EBIT	Mio. €	–167	–240	30,4
EBITDA[1]	Mio. €	232	123	88,6
Konzernergebnis	Mio. €	425	–252	
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	34 165	29 249	16,8
Eigenkapitalquote	%	7,5	17,9	–10,4 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2 890	1 639	76,3
Operativer Cashflow	Mio. €	1 394	855	63,0
Investitionen (brutto)	Mio. €	815	859	–5,1
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
EBIT-Marge	%	–2,1	–3,4	1,3 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	–2,4	–3,7	1,3 P.
EBITDA-Marge[1]	%	3,3	1,9	1,4 P.
Lufthansa Aktie				
Quartalsabschlusskurs	€	13,08	19,02	–31,2
Ergebnis pro Aktie	€	0,92	–0,55	
Leistungsdaten[2]				
Fluggäste	Tsd.	21 559	21 740	–0,8
Sitzladefaktor	%	75,8	75,6	0,3 P.
Fracht und Post	Tsd. t	451	462	–2,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,2	71,7	–2,5 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	9 385	9 295	1,0
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 796	6 781	0,2
Gesamt-Nutzladefaktor	%	72,4	72,9	–0,5 P.
Flüge	Anzahl	226 053	231 584	–2,4
Mitarbeiter				
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	118 569	118 712	–0,1

[1] Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 5. Mai 2015.

Inhalt

1 **An unsere Aktionäre**
3 **Zwischenlagebericht**
25 **Zwischenabschluss**
37 **Weitere Informationen**
38 **Impressum/Kontakt**
Finanzkalender 2015/2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geschäftsverlauf der Lufthansa Group war überschattet durch die tragischen Ereignisse vom 24. März 2015. Mit dem Unfall des Germanwings-Flugs 4U 9525 mussten wir etwas erleben, von dem wir alle, Mitarbeiter und Management, immer gehofft hatten, dass wir es nie erleben müssen. Aber es kam noch schlimmer als befürchtet.

Zwei Tage nach dem Unglück mussten wir fassungslos zur Kenntnis nehmen, dass der Co-Pilot das Flugzeug offenbar willentlich zum Absturz gebracht hat. Das Leid, das diese Tragödie über die Angehörigen der Opfer des Flugzeugabsturzes gebracht hat, ist unermesslich. Wir können es nicht lindern, aber wir werden den Angehörigen in dieser schlimmen Zeit beistehen – schnell und unbürokratisch. Solange es gewünscht wird, werden wir helfen, unterstützen und informieren.

Gleichzeitig unterstützt die Lufthansa Group in vollem Umfang die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Düsseldorf. Für uns ist dieser 24. März 2015 zum schwärzesten Tag in der Geschichte des Konzerns geworden. Der Unfall in den französischen Alpen ist das schlimmste Unglück seit Bestehen der neuen Lufthansa.

Gerade in dieser schweren Zeit haben sich aber auch erneut die Werte unseres Unternehmens gezeigt. Insbesondere der Zusammenhalt zwischen allen Mitarbeitern der Lufthansa Group, den Arbeitnehmervertretern und Verbänden scheint wieder deutlich gestärkt. Die Solidarität untereinander und dem Unternehmen gegenüber zeigt auch die Verantwortung, die jeder Einzelne bereit ist, für die Lufthansa Group zu tragen: die Verantwortung für unsere Fluggäste, ihre Angehörigen und Freunde; die Verantwortung für die Kunden aller Konzernunternehmen; aber auch die Verantwortung für Kollegen und sich selbst. Unser Dank gilt all unseren Mitarbeitern, die in dieser schweren Zeit Großes leisten.

Sicherheit ist und bleibt unsere oberste Priorität. Aber daneben bleibt unser wichtigster Anspruch die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens. Auch wenn sich der Tag der Tragödie nun stark in das kollektive Gedächtnis der Lufthansa Group eingebrannt hat, so blicken wir doch mit Stolz zurück auf das 60-jährige Bestehen unseres Unternehmens und seine Erfolge. Gleichzeitig blicken wir nach vorne. Die Gegenwart und die Zukunft werden bestimmt von stetigem und immer schneller werdendem Wandel, nicht nur in der Gesellschaft, sondern auch in unserer Industrie und damit auch in all unseren Geschäftsbereichen. Um unseren Erfolg nachhaltig zu festigen und unser Unternehmen für die Zukunft aufzustellen, haben wir im vergangenen Jahr das strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ ins Leben gerufen. In sieben Handlungsfeldern arbeiten wir auf das eine Ziel, das wir nun konsequent umsetzen, hin: „Lufthansa – Erste Wahl“.

Die Weiterentwicklung der Produkte und Services all unserer Passagiergesellschaften stößt auf besonders positive Resonanz. Die Lufthansa Passage wird zur ersten Five-Star-Airline der westlichen Hemisphäre ausgebaut. Im dritten Quartal sollen der Einbau der neuen First und Business Class-Sitze ebenso wie die Einführung der ganz neuen Premium Economy Class abgeschlossen werden.

Wirtschaftlich wurde das erste Quartal des Jahres auch geprägt von dem längsten aufeinanderfolgenden Streik der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit in der Geschichte der Lufthansa Group. Trotz dieser Belastungen konnten wir eine solide Ergebnisverbesserung von 73 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr erreichen. Getragen wurde die Ergebnisverbesserung insbesondere von SWISS und Lufthansa Cargo, aber auch von der Lufthansa Passage.

Nach wie vor sehen wir uns auf dem Weg, unsere Prognose von einem Adjusted EBIT in Höhe von mehr als 1,5 Mrd. EUR vor Streikeffekten zu erreichen. Die Chancen, diesen Mindestwert deutlich zu übertreffen, sind im Vergleich zum Veröffentlichungszeitpunkt allerdings gesunken.

Neben Ölpreis- und Wechselkursschwankungen bleiben die Kosten am Standort Deutschland unsere größte Herausforderung. Dazu gehört vor allem auch die betriebliche Alters- und Übergangsversorgung als Schwerpunkt der Verhandlungen mit den Tarifpartnern. Wir werden in den kommenden Wochen wieder die zuletzt unterbrochenen Gespräche mit den Tarifpartnern zu diesen Themen aufnehmen.

Die Notwendigkeit von Anpassungen in diesem Bereich wird auch durch die auf 7,5 Prozent gesunkene Eigenkapitalquote der Lufthansa Group deutlich. Mit den weiter gesunkenen Zinsen ist das Pensionsdefizit der Gruppe um rund 3 Mrd. EUR gestiegen und das Eigenkapital somit aus Gründen, die wir nicht beeinflussen können, entsprechend gesunken.

Sehr geehrte Damen und Herren, das Vorstandsteam der Lufthansa Group dankt Ihnen für Ihre Anteilnahme und Unterstützung in dieser für uns alle besonders schwierigen Zeit.

Schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen.

Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender

Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines,
Logistik und IT

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und Aviation Services

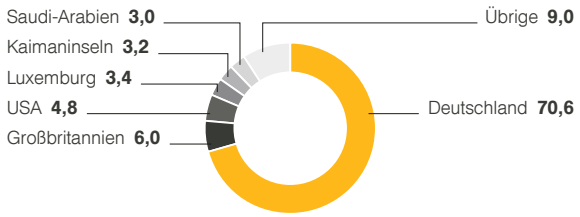
Dr. Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Personal und Recht

Lufthansa Aktie

Zum Ende des ersten Quartals 2015 notierte die Lufthansa Aktie bei 13,08 EUR. Zum 31. Dezember 2014 hatte der Kurs bei 13,83 EUR gelegen. Die Lufthansa Aktie bleibt damit deutlich hinter dem Vergleichsindex DAX zurück, der in diesem Zeitraum um 22,0 Prozent anstieg und ein Allzeithoch erreichte. Das durchschnittliche Kursziel lag zum Quartalsende bei 14,05 EUR. Die Mehrheit der 27 Analysten empfahl, die Aktie zu halten. Im Verlauf des Quartals hatte eine Erholung des Aktienkurses eingesetzt. Nach dem verunglückten Germanwings-Flugs 4U 9525 am 24. März 2015 kam es jedoch zu einem erneuten Kursrückgang der Lufthansa Aktie.

Die Lufthansa Aktie befand sich zum Quartalsende weiterhin zu 100 Prozent im Streubesitz. 70,6 Prozent der Aktien wurden von deutschen Investoren gehalten. Unverändert zum Jahresende 2014 waren die größten Einzelaktionäre Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent, BlackRock Inc. mit 2,96 Prozent und The Capital Group Companies mit 2,95 Prozent Anteilsbesitz.

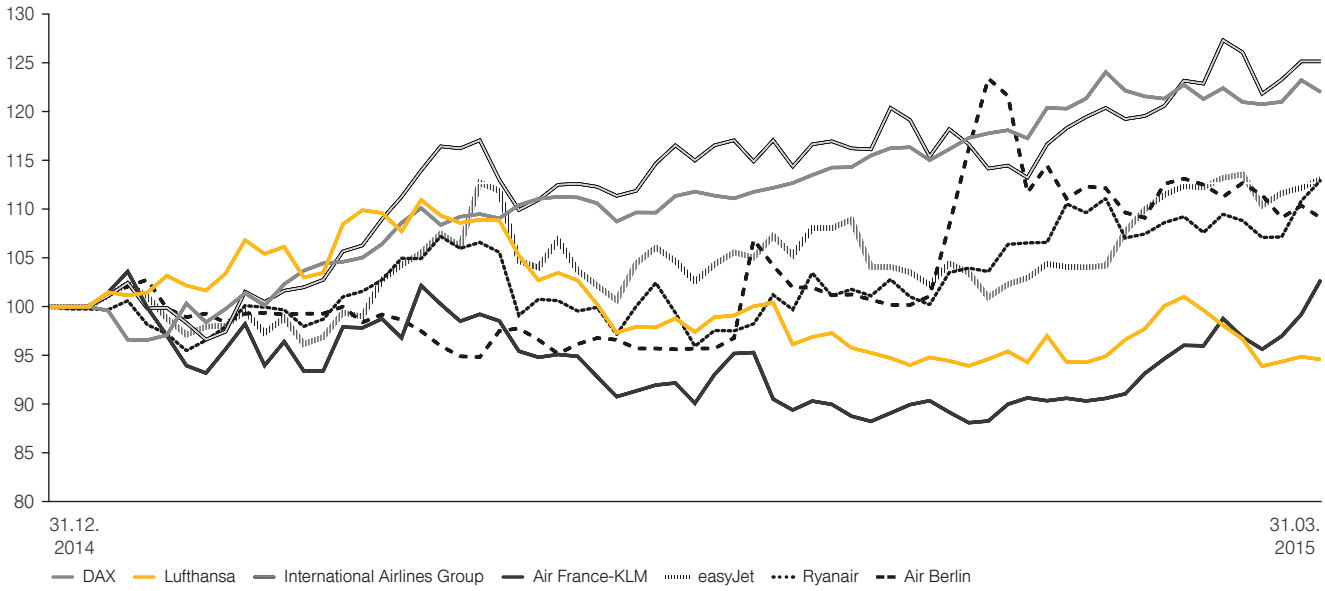
Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 31.03.2015 in %



Streubesitz: 100 %

Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auf der Webseite i www.lufthansagroup.com/investor-relations zur Verfügung gestellt.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2014, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

BIP-Wachstum 2015* gegenüber Vorjahr

in %	Q1	Q2	Q3	Q4	**Gesamtjahr**
Welt	2,6	2,8	2,9	2,9	2,8
Europa	1,5	1,8	2,0	2,0	1,8
Deutschland	1,3	2,0	2,6	2,4	2,1
Nordamerika	3,2	2,8	2,4	2,4	2,7
Südamerika	0,1	0,7	0,8	0,8	0,6
Asien/Pazifik	4,3	4,7	5,0	5,2	4,8
China	6,7	6,5	6,5	6,5	6,5
Naher Osten	2,3	2,3	2,3	2,5	2,3
Afrika	3,5	3,8	3,8	3,7	3,7

Quelle: Global Insight World Overview per 15.04.2015.
* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftliche Lage Die Weltwirtschaft ist im ersten Quartal um 2,6 Prozent gewachsen. Das Wachstum im Vorjahreszeitraum betrug noch 2,9 Prozent. Dabei wiesen Entwicklungsländer mit 3,9 Prozent die höchsten Wachstumsraten auf. Die entwickelten Volkswirtschaften wuchsen mit 1,9 Prozent. Die wirtschaftliche Entwicklung der Länder der Europäischen Union hat sich stabilisiert, auch getragen durch die Ankündigung der Europäischen Zentralbank, ab März 2015 im großen Umfang Staatsanleihen von Euro-Ländern kaufen zu wollen. Die Wirtschaft der Europäischen Union wuchs im ersten Quartal 2015 um 1,5 Prozent (Vorjahr: 1,5 Prozent).

Die Region Nordamerika wuchs im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,2 Prozent (Vorjahr: 2,5 Prozent), die Region Südamerika um 0,1 Prozent (Vorjahr: 1,7 Prozent). Das stärkste Wachstum wies die Region Asien/Pazifik mit 4,3 Prozent auf (Vorjahr: 5,3 Prozent).

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 57,33 USD/bbl auf 55,11 USD/bbl zum 31. März 2015 leicht gesunken. Der Durchschnittspreis im ersten Quartal von 55,18 USD/bbl lag um 48,9 Prozent unter dem Vorjahreswert. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, auf einem rund 3,6 Prozent höheren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der Kerosinpreis im Durchschnitt um 42,3 Prozent gegenüber Vorjahr. Das Preissicherungsergebnis der Lufthansa Group belastete das Ergebnis mit 203 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten der Lufthansa Group betrugen im ersten Quartal insgesamt 1,3 Mrd. EUR und damit 13,8 Prozent weniger als im Vorjahr.

Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gegenüber den für die Lufthansa Group besonders relevanten Währungen ab. So wertete der Euro gegenüber dem Britischen Pfund um 10,3 Prozent, gegenüber dem Japanischen Yen um 4,8 Prozent, gegenüber dem Chinesischen Renminbi um 15,9 Prozent und gegenüber dem Schweizer Franken um 12,4 Prozent ab. Auf der Kostenseite wirkte sich der um 17,9 Prozent aufgewertete US-Dollar insbesondere aufgrund der umfangreichen Ausgaben für Kerosin in US-Dollar negativ aus. Demgegenüber wirkte die allgemeine Euro-Schwäche auf der Erlösseite positiv. Währungseffekte belasteten das EBIT im ersten Quartal insgesamt mit 56 Mio. EUR.

Der insbesondere für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen relevante Rechnungszins fiel seit Jahresbeginn von 2,6 Prozent auf 1,7 Prozent zum 31. März 2015. Im Wesentlichen durch diesen stichtagsbezogenen Bewertungseffekt wuchsen die Pensionsverbindlichkeiten gegenüber dem Jahresabschluss 2014 um 41,2 Prozent auf 10,2 Mrd. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	31.03. 2015
ICE Brent	in USD/bbl	46,59	62,58	55,18	55,11
Kerosin	in USD/t	506,00	618,25	561,12	553,00
USD	1 EUR/USD	1,0496	1,2099	1,1249	1,0728
JPY	1 EUR/JPY	127,4200	144,9100	134,0925	128,6800
CHF	1 EUR/CHF	0,9859	1,2031	1,0716	1,0437
CNY	1 EUR/CNY	6,5963	7,5038	7,0277	6,6599
GBP	1 EUR/GBP	0,7062	0,7858	0,7431	0,7227

Branchenentwicklung Das zunehmende Vertrauen in die Nachhaltigkeit des Wirtschaftswachstums wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. So stiegen nach Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) in den ersten zwei Monaten des Jahres die verkauften Passagierkilometer weltweit um 6,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Europäische Fluggesellschaften erzielten ein Wachstum von 4,7 Prozent. Nordamerikanische Fluggesellschaften wuchsen um 3,1 Prozent, lateinamerikanische Airlines um 7,8 Prozent und asiatische um 6,6 Prozent. Unverändert sind es jedoch Airlines im Nahen Osten, die weltweit das stärkste Wachstum aufweisen. Sie konnten in den ersten beiden Monaten des Quartals 8,3 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen.

Das Premium-Segment entwickelte sich positiv mit einem weltweiten Wachstum von 2,4 Prozent.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich im ersten Quartal etwas dynamischer als das Passagiergeschäft. Insgesamt stiegen die weltweit verkauften Tonnenkilometer in den ersten zwei Monaten des Jahres um 7,5 Prozent. Ähnlich wie im Passagierverkehr zeigt sich hier ein regional stark differenziertes Bild. Airlines aus dem Nahen Osten weiteten ihr Frachtgeschäft mit 15,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr am deutlichsten aus. Europäische Anbieter blieben leicht unter dem Vorjahresniveau (–0,2 Prozent). Nordamerikanische Airlines legten um 4,8 Prozent zu, während sich der lateinamerikanische Frachtmarkt negativ entwickelte (–8,6 Prozent). Asiatische Airlines wuchsen um 12,7 Prozent.

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen an Flugzeugen wuchs im Vorjahr um 2,4 Prozent. Regional war das Wachstum in Asien besonders stark ausgeprägt. Das geringe Flottenwachstum in Amerika ließ die Nachfrage in dieser Großregion mit rund 0,2 Prozent unterdurchschnittlich ausfallen. Die Entwicklung in den Regionen Europa, Afrika und Mittlerer Osten lag bei 3,1 Prozent und wurde im Wesentlichen durch den Wachstumsmarkt Mittlerer Osten bestimmt.

Die Nachfrage nach Airline-Catering und Bordservicekonzepten steigt weiterhin weltweit an, jedoch unterproportional zum globalen Passagierwachstum. Innovative Bordverkaufsprogramme und Buy-on-Board-Konzepte werden weltweit von Low-Cost-Carriern sowie von einigen traditionellen Airlines in den gesättigten Märkten Nordamerikas und Europas angefragt.

Die drei größten internationalen Airlines der USA, American Airlines, Delta und United Airlines, haben im ersten Quartal 2015 ein Weißbuch veröffentlicht, in dem sie den Golf-Airlines Emirates, Etihad und Qatar Airways unfaire Geschäftspraktiken – unter anderem den Erhalt von direkten und indirekten Subventionen – und somit den Missbrauch der Open-Skies-Vereinbarung zwischen den USA und den Ländern der Golfregion vorwerfen. Die Lufthansa Group schließt sich der Forderung nach klaren Regeln und Fairness des Wettbewerbs im internationalen Luftverkehr an.

Im Januar 2015 hat Qatar Airways 9,99 Prozent der Aktien an der International Airlines Group (IAG) erworben und darüber hinaus Interesse an einer Erhöhung der Beteiligung signalisiert.

IAG hat im ersten Quartal 2015 ein drittes Übernahmeangebot für die irische Airline Aer Lingus abgegeben. Der Vorstand von Aer Lingus hat sich daraufhin erstmals für eine Übernahme ausgesprochen. Das Angebot wird momentan vom irischen Staat und Ryanair geprüft, den beiden größten Einzelaktionären von Aer Lingus.

Ryanair und easyJet konnten im ersten Quartal 2015 deutliches Kapazitätswachstum und eine verbesserte Auslastung vermelden. Die beiden führenden europäischen Low-Cost-Carrier haben angekündigt, künftig stärker in Deutschland wachsen zu wollen.

Geschäftsverlauf

Alle Geschäftsfelder der Lufthansa Group entwickelten sich in den ersten drei Monaten des Jahres positiv. Der Umsatz der Lufthansa Group stieg im Vergleich zum Vorjahr merklich an. Die Streiks bei Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo belasteten das Ergebnis. Durch gestiegene Verkehrserlöse konnte trotzdem eine positive Umsatzentwicklung bei der Passage Airline Gruppe erreicht werden.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Ausschlaggebend dafür war insbesondere eine signifikante Steigerung in den Geschäftsfeldern Passage Airline Gruppe und Logistik, die beide von niedrigeren Treibstoffkosten profitierten und eine, vornehmlich durch Währungseffekte erzielte, positive Entwicklung der Verkehrserlöse vermelden konnten.

Wesentliche Ereignisse Das erste Quartal des Jahres 2015 war für die Lufthansa Group überschattet von dem tragischen Unglück des Germanwings-Flugs 4U 9525 auf dem planmäßigen Flug von Barcelona nach Düsseldorf, bei dem 150 Menschen in den französischen Alpen ihr Leben verloren. Die Lufthansa Group unterstützt die behördlichen Untersuchungen und konzentriert sich insbesondere auf die Betreuung der Hinterbliebenen. Aus Respekt vor den Opfern des Flugs 4U 9525 sagte die Lufthansa Group die ursprünglich vorgesehenen Feierlichkeiten zum 60-jährigen Bestehen des Unternehmens ab.

Der Berichtszeitraum war auch geprägt durch erneute Streiks. Die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit hatte ihre Mitarbeiter im März im Rahmen der andauernden Tarifverhandlungen zu Streiks aufgerufen. Vom 18. bis einschließlich 21. März wurden abwechselnd – und jeweils einzeln und sukzessive angekündigt – die Lang- sowie die Kurz- und Mittelstrecke der Lufthansa Passage sowie zeitweise auch die Lufthansa Cargo bestreikt. Bei der Lufthansa Passage wurden über den Zeitraum streikbedingt 1.985 Flüge gestrichen, bei Lufthansa Cargo drei Flüge. Die nunmehr zwölfte Streikwelle mit insgesamt vier Streiktagen war die bisher längste und betraf insgesamt 232.000 Passagiere. Zuvor hatte die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit im Februar über zwei Tage die Germanwings bestreikt.

Im Geschäftsjahr 2012 hatte die Lufthansa Group eine Umtauschanleihe auf Stammaktien der JetBlue Airways Corporation mit Fälligkeit im Jahr 2017 und einem Nominalwert von insgesamt 234 Mio. EUR begeben. Am 18. Februar 2015 wurde ein freiwilliges Angebot zur vorzeitigen Ausübung ihres Umtauschrechts an die Gläubiger gerichtet. Am 18. März gab die Lufthansa Group bekannt, dass 99,99 Prozent der Gläubiger der Umtauschanleihe das Angebot zwecks vorzeitiger Ausübung ihres Umtauschrechts angenommen hatten. Mit einem vorzeitigen Umtausch aller Anleihen ist der Ausstieg der Lufthansa Group aus der Beteiligung an JetBlue verbunden. Die Lufthansa Group optimiert mit diesem Schritt ihr Finanzprofil und stärkt ihre Bilanz.

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group setzen die Modernisierung ihrer Flotten fort. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung vom 11. März 2015 den Kauf von drei weiteren neuen Langstreckenjets vom Typ Boeing 777-300ER für SWISS sowie sechs gebrauchten Airbus A320ceo (Current Engine Option) für Eurowings beschlossen.

Die neuen B777-300ER-Flugzeuge sollen bei SWISS ab 2017 ausgeliefert werden und dort ältere A340-300 ersetzen. Damit erhält die Schweizer Airline ab 2016 insgesamt neun Flugzeuge dieses Typs. Die sechs gebrauchten A320ceo sollen voraussichtlich ab 2016 bei Eurowings dem Tausch von Bombardier CRJ 900 gegen größere A320 dienen.

Austrian Airlines startet bereits 2015 mit der Erneuerung ihrer Mittelstreckenflotte. Von Lufthansa CityLine sollen zunächst 17 Jets des Typs Embraer 195 in die Flotte von Austrian Airlines überführt werden, um dort 21 Flugzeuge des Typs Fokker 70 und Fokker 100 zu ersetzen. Die Umflottung soll im Herbst 2015 starten und Ende 2017 abgeschlossen sein.

Mitarbeiter und Management Der Arbeitgeberverband Luftverkehr e. V. (AGVL) als Verhandlungsführer für die Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V. (UFO) haben im Januar und Februar 2015 ihre Verhandlungen und Gespräche zu zahlreichen Themen unter dem Titel „Agenda Kabine“ fortgesetzt.

Es konnten weitere Vereinbarungen getroffen werden. So wurde insbesondere eine Schlichtung zwischen AGVL und UFO zum Themenkomplex Versorgung für die Mitarbeiter des Kabinenpersonals der Lufthansa Passage vereinbart. Der Auftakt der Schlichtung ist im Mai 2015 geplant. Parallel dazu befinden sich die Parteien weiterhin in Verhandlungen und Gesprächen, die für den Monat April einvernehmlich ausgesetzt worden waren.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2014 ist Frau Ilona Ritter als Arbeitnehmervertreterin aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihr Nachfolger ist seit 1. Januar 2015 Herr Jan-Willem Marquardt, der mit Wirkung ab 11. März 2015 auch zu ihrem Nachfolger als Mitglied des Prüfungsausschusses gewählt wurde.

Das von der Hauptversammlung gewählte Aufsichtsratsmitglied Herr Jacques Aigrain hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2015 niedergelegt. Der Aufsichtsrat hat der ordentlichen Hauptversammlung Herrn Stephan Sturm, Finanzvorstand der Fresenius Management SE, zur Wahl als neues Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zum Ablauf derselben Hauptversammlung vorgeschlagen.

Herr Uwe Hien hat sein Mandat als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG mit Wirkung zum 1. Mai 2015 niedergelegt.

Da für Herrn Uwe Hien kein Ersatzmitglied gewählt wurde, hat die Gewerkschaft UFO beim Amtsgericht Köln eine Ergänzung des Aufsichtsrats gemäß § 104 AktG beantragt, über die erst mit Vakanz entschieden wird.

Herr Jaan Albrecht soll zum 1. Juni 2015 Managing Director der SunExpress werden, einem Joint Venture von Lufthansa und Turkish Airlines. Das hat der Verwaltungsrat von SunExpress in seiner Sitzung am 31. März 2015 beschlossen. Bis Ende Mai wird Herr Jaan Albrecht CEO der Austrian Airlines AG bleiben. Die Bestellung seines Nachfolgers ist für Mitte Mai 2015 vorgesehen.

Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis
Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2014 beziehungsweise 31. März 2014 sind in der Tabelle ab S. 30 dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Auch aus den erstmals ab 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. Für weitere Informationen siehe Anhang ab S. 30.

Im Zuge der Aufspaltung der umgewandelten Lufthansa Systems AG auf die Bereiche Airline Solutions, Industry Solutions und IT-Infrastruktur und des vereinbarten Verkaufs der IT-Infrastruktur an IBM wird IT Services als eigenständiges strategisches Geschäftsfeld der Lufthansa Group aufgegeben. Für weitere Informationen wird auf die veränderte Segmentberichterstattung im Anhang ab S. 35 verwiesen.

Mit erstmaliger Wirkung für das Geschäftsjahr 2015 hat die Lufthansa Group im Vorjahr die Ablösung des CVA als zentraler Steuerungsgröße im Rahmen der wertorientierten Unternehmensführung beschlossen. Nach Abwägung verschiedener Alternativen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG entschieden, den CVA durch die Kennzahl Earnings After Cost of Capital (EACC) abzulösen, welche die Wertorientierung im Unternehmen noch stärker verankern soll. Für weitere Informationen wird auf S. 30 f. des Geschäftsberichts 2014 verwiesen. Als absolute Wertbeitragsgröße wird das EACC ausgehend von einem in der Berichtsperiode erzielten Earnings Before Interest and Taxes (EBIT) ermittelt. Als führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose dient ab dem Geschäftsjahr 2015 das Adjusted EBIT. Es bereinigt das EBIT um Ergebniseffekte aus der Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie Bewertungseffekte aus Pensionsrückstellungen und Impairments.

Mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen ergeben sich auch Auswirkungen auf die Struktur und Erläuterung der Ertragslage. Die grundsätzliche Kommentierung der Ertrags- und Aufwandsentwicklung in der Berichtsperiode erfolgt nunmehr auf der Grundlage des EBIT mit einer sich daran anschließenden Erläuterung der Überleitungen auf das Adjusted EBIT. Im Zuge dieser Umstellung wurden zum Zwecke einer besseren Nachvollziehbarkeit der wesentlichen Ergebnisgrößen die nachfolgend dargestellten Änderungen im Ausweis innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Das Ergebnis aus Beteiligungen wird künftig als Bestandteil des EBIT ausgewiesen. Die bisher im betrieblichen Ergebnis erfassten Ergebniseffekte aus der Bewertung und Realisierung von Finanzschulden werden nunmehr in den übrigen Finanzposten erfasst und damit gemeinsam mit den darauf abgeschlossenen Zins-/Währungssicherungen in einer Ergebniszeile ausgewiesen. Die bisher unter den übrigen Finanzposten erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen werden künftig wie die außerplanmäßigen Abschreibungen auf sonstige Vermögenswerte im betrieblichen Ergebnis dargestellt. Darüber hinaus werden die bisher unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Ergebnisse aus dem Verkauf kurzfristiger Finanzinvestitionen ab 2015 innerhalb des Zinsergebnisses ausgewiesen.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	21 559	21 740	–0,8
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	58 918	58 363	1,0
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	44 688	44 108	1,3
Sitzladefaktor	%	75,8	75,6	0,3 P.
Fracht / Post	Tsd. t	451	462	–2,4
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	3 469	3 421	1,4
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2 402	2 453	–2,1
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,2	71,7	–2,5 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	9 385	9 295	1,0
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 796	6 781	0,2
Gesamt-Nutzladefaktor	%	72,4	72,9	–0,5 P.
Flüge	Anzahl	226 053	231 584	–2,4

* Vorjahreszahlen angepasst.

Umsatz und Erträge Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group steigerten die Verkehrsleistung im Passagiergeschäft im ersten Quartal 2015 gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Verkehrsleistung im Frachtgeschäft ging zurück. Während Angebot und Absatz im Passagiergeschäft um 1,0 Prozent beziehungsweise 1,3 Prozent gesteigert werden konnten, wurden mit 21,6 Mio. um 0,8 Prozent weniger Passagiere befördert als im Vorjahreszeitraum. Die beförderte Fracht und Post verminderte sich auf 451 Tsd. Tonnen (–2,4 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Umsatz und Erträge

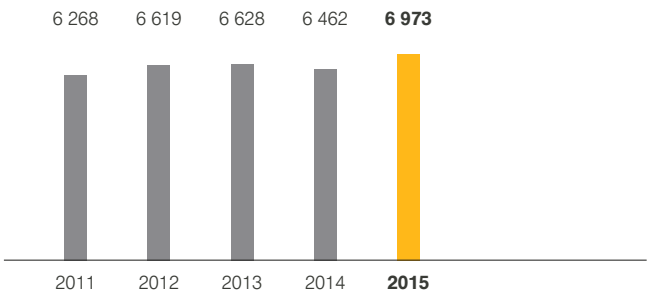
	Jan. – März 2015 in Mio. €	Jan. – März 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	5 419	5 161	5,0
Andere Betriebserlöse	1 554	1 301	19,4
Umsatzerlöse	**6 973**	**6 462**	**7,9**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	76	46	65,2
Sonstige betriebliche Erträge	837	476	75,8
Summe betriebliche Erträge	**7 886**	**6 984**	**12,9**

Die Verkehrserlöse des Konzerns stiegen insgesamt um 5,0 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR. Neben einer leicht gestiegenen Menge (+0,9 Prozent) waren hierfür vor allem positive Währungseffekte (+6,9 Prozent) ausschlaggebend. Geringere Preise (–2,8 Prozent) wirkten sich demgegenüber erlösmindernd aus. Von den Verkehrserlösen entfielen 4,7 Mrd. EUR (+5,1 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 593 Mio. EUR (+4,8 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Mit 1,6 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse – ebenfalls teils währungsbedingt – um 19,4 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 768 Mio. EUR (+21,1 Prozent), Catering 534 Mio. EUR (+20,0 Prozent) und Sonstige 68 Mio. EUR (+7,9 Prozent). Auf die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 184 Mio. EUR (+16,4 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

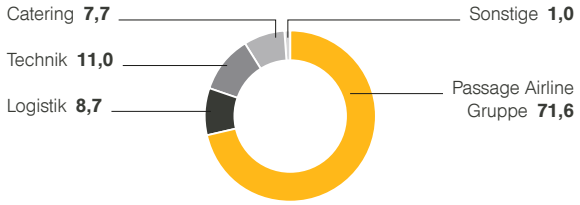
Insgesamt erhöhten sich die Umsatzerlöse des Konzerns um 7,9 Prozent auf 7,0 Mrd. EUR. In der folgenden Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt.

Umsatz in Mio. € (Jan. – März)



Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich im ersten Quartal auf 71,6 Prozent (–1,8 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen finden sich in der Segmentberichterstattung ab S. 35.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 31.03.2015)



Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 361 Mio. EUR auf 837 Mio. EUR. Dies resultiert nahezu ausschließlich aus erhöhten Kursgewinnen (+382 Mio. EUR), denen korrespondierend gestiegene Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstehen. Darüber hinaus sind erhöhte Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen (+12 Mio. EUR) erwähnenswert. Darin enthalten sind Buchgewinne von 8 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahresquartal.

Die gesamten betrieblichen Erträge erhöhten sich somit um 902 Mio. EUR oder 12,9 Prozent auf 7,9 Mrd. EUR.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen stiegen um insgesamt 826 Mio. EUR (+11,5 Prozent) auf 8,0 Mrd. EUR. Dabei verzeichnete die Lufthansa Group beim Materialaufwand eine Zunahme um insgesamt 1,1 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten deutlich um 13,8 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR. Den (nach Sicherung) um 35,7 Prozent geringeren Treibstoffpreisen standen dabei die Entwicklung des US-Dollars (+20,6 Prozent) und die gestiegene Menge (+1,3 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber.

Aufwendungen

	Jan.– März 2015 in Mio. €	Jan.– März 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3 977	3 933	1,1
davon Treibstoff	1 308	1 517	–13,8
davon Gebühren	1 246	1 168	6,7
davon Operating Lease	13	15	–13,3
Personalaufwand	1 922	1 798	6,9
Abschreibungen	374	340	10,0
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1 746	1 122	55,6
Summe betriebliche Aufwendungen	**8 019**	**7 193**	**11,5**

Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen im Wesentlichen aufgrund mengen- und währungsbedingter Aufwandssteigerungen in den Geschäftsfeldern Technik und Catering um 13,9 Prozent auf 736 Mio. EUR.

Die Gebühren erhöhten sich insgesamt um 6,7 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Dabei wirkten sich sowohl Mengen- und Preiseffekte als auch die Währungsentwicklung aufwandserhöhend aus. Im Einzelnen stiegen insbesondere Flugsicherungsgebühren um 7,2 Prozent, Start- und Landegebühren um 8,9 Prozent, Abfertigungsgebühren um 7,5 Prozent und Sicherheitsgebühren um 15,5 Prozent. Der Aufwand für die Luftverkehrsteuer lag mit 77 Mio. EUR um 1,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund erhöhter Technikleistungen (+21,5 Prozent) um 14,1 Prozent auf 687 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 6,9 Prozent. Ausgehend von einer um 0,1 Prozent auf 118.569 reduzierten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl ist dies vor allem auf wechselkursbedingte Aufwandssteigerungen sowie auf erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen aufgrund des von 3,75 Prozent auf 2,60 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich insbesondere aufgrund der seit April 2014 neu zugegangenen Flugzeuge um 10,0 Prozent auf 374 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 624 Mio. EUR auf 1,7 Mrd. EUR. Neben erhöhten Kursverlusten (+453 Mio. EUR) resultiert diese Zunahme insbesondere aus Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen in Höhe von 104 Mio. EUR (+82 Mio. EUR). Diese Wertberichtigungen betrafen mit 78 Mio. EUR die Abwertung von Bankguthaben in Venezuela. Unter Berücksichtigung zusätzlich erfasster Kursergebnisse ergab sich aus der Bewertung der Währungsbestände in Venezuela eine Ergebnisbelastung von 60 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR). Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit verbesserte sich um 76 Mio. EUR auf –133 Mio. EUR.

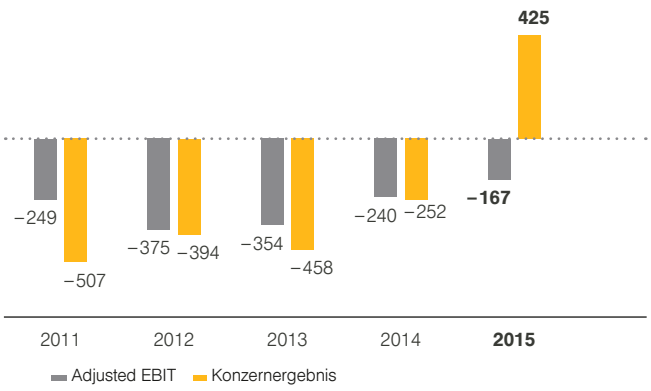
Das Beteiligungsergebnis sank im Berichtszeitraum um 3 Mio. EUR auf –11 Mio. EUR. Demgegenüber stieg das Zinsergebnis infolge höherer Zinserträge auf 2 Mio. EUR (Vorjahr: –61 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten erhöhte sich um 527 Mio. EUR auf 498 Mio. EUR. Davon entfielen 503 Mio. EUR auf die Realisierung bisher erfolgsneutral zu erfassender Zuschreibungen auf die Anteile an JetBlue sowie 146 Mio. EUR auf gestiegene Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte anzusehen sind. Demgegenüber führte die Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung zu einer Ergebnisbelastung von 148 Mio. EUR.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) zeigt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses und betrug zum Ende des ersten Quartals –144 Mio. EUR (Vorjahr: –217 Mio. EUR). Nach Bereinigung um Ergebniseffekte aus der Bewertung und dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens ergab sich ein Adjusted EBIT von –167 Mio. EUR (Vorjahr: –240 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich um 663 Mio. EUR auf 356 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung steuerfreier Erträge insbesondere im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue führten die Ertragsteuern zu einer Ergebnisentlastung von 75 Mio. EUR (Vorjahr: 59 Mio. EUR). Nach Abzug von Minderheitsanteilen (6 Mio. EUR; Vorjahr: 4 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von 425 Mio. EUR (Vorjahr: –252 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie stieg gegenüber dem Vorjahresquartal von –0,55 EUR auf 0,92 EUR.

Adjusted EBIT und Konzernergebnis in Mio. € (Jan. – März)



Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – März 2015 GuV	Jan. – März 2015 Überleitung Adjusted EBIT	Jan. – März 2014 GuV	Jan. – März 2014 Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	**6 973**	**–**	**6 462**	**–**
Bestandsveränderungen	76	–	46	–
Sonstige betriebliche Erträge	837	–	476	–
davon Erträge aus Buchgewinnen		–25		–13
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		–3		–15
Summe betriebliche Erträge	**7 886**	**–28**	**6 984**	**–28**
Materialaufwand	–3 977	–	–3 933	–
Personalaufwand	–1 922	–	–1 798	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Planabgeltung		–		–
Abschreibungen	–374		–340	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		1		3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1 746		–1 122	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		1		–1
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		3		3
Summe betriebliche Aufwendungen	**–8 019**	**5**	**–7 193**	**5**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**–133**	**–**	**–209**	**–**
Beteiligungsergebnis	–11	–	–8	–
EBIT	**–144**		**–217**	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		**–23**		**–23**
Adjusted EBIT		**–167**		**–240**
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	374	–	340	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	2	–	–	–
EBITDA	**232**	**–**	**123**	**–**

Cashflow und Investitionen

Im ersten Quartal 2015 konnte der Konzern den operativen Cashflow um 539 Mio. EUR auf 1,4 Mrd. EUR steigern. Ausgehend von einem um 663 Mio. EUR höheren Ergebnis vor Ertragsteuern ergaben sich aus der Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse Belastungen des operativen Cashflows von 31 Mio. EUR. Die Bereinigung des Ergebnisses um erfolgs-, aber nicht zahlungswirksame Bewertungen von Finanzinstrumenten – und hier insbesondere die Ergebniseffekte im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue – von insgesamt 687 Mio. EUR führte zu einer deutlichen Minderung in der Überleitung zum operativen Cashflow. Ausschlaggebend für den deutlich gestiegenen operativen Cashflow war somit letztlich die im Vorjahresvergleich positive Entwicklung des Working Capitals (+593 Mio. EUR).

Die Bruttoinvestitionen beliefen sich auf 815 Mio. EUR (Vorjahr: 859 Mio. EUR), davon entfielen 704 Mio. EUR auf insgesamt sieben Flugzeuge (einen Airbus A380, drei Boeing 747-8, eine B777F und zwei A320-200) sowie auf Flugzeugüberholungen und Anzahlungen. In übrige Sachanlagen wurden weitere 55 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 17 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 39 Mio. EUR betrafen ausschließlich Darlehensgewährungen. Aus Zu- und Abgängen bei den reparaturfähigen Ersatzteilen ergaben sich Nettoabflüsse von 108 Mio. EUR.

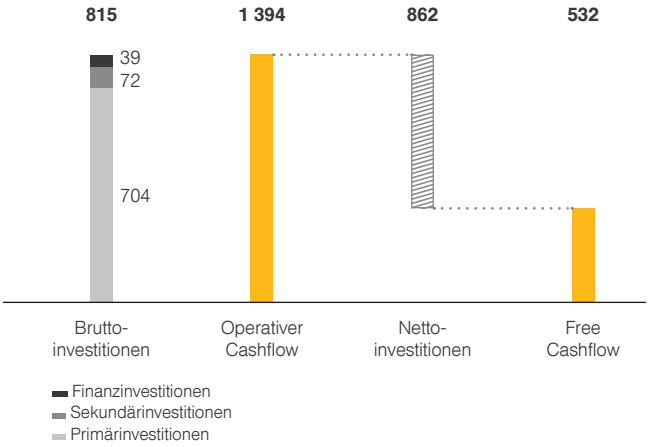
Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 130 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 21 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 378 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettozahlungsmittel von 1,2 Mrd. EUR eingesetzt (Vorjahr: 289 Mio. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 532 Mio. EUR und damit 337 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo aller Finanzierungsmaßnahmen ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 198 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (182 Mio. EUR) standen Tilgungen von 318 Mio. EUR, Zinsausgaben in Höhe von 58 Mio. EUR sowie Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter von 4 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel verminderten sich insgesamt um 3 Mio. EUR auf 825 Mio. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Aufwertungen des Zahlungsmittelbestands von 41 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 171,0 Prozent (Vorjahr: 99,5 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere verminderten sich zum Ende des ersten Quartals auf 3,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,6 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf S. 29.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 31.03.2015)



Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme zum 31. März 2015 verzeichnete gegenüber dem Jahresende 2014 eine deutliche Steigerung um 3,7 Mrd. EUR oder 12,1 Prozent auf 34,2 Mrd. EUR. Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 2,1 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 1,6 Mrd. EUR zulegten.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 749 Mio. EUR auf 14,3 Mrd. EUR. Die reparaturfähigen Flugzeugersatzteile erhöhten sich um 109 Mio. EUR auf 1,2 Mrd. EUR. Der Rückgang in der Position Übrige Beteiligungen um 611 Mio. EUR ist auf den Abgang nahezu sämtlicher der von der Lufthansa Group bisher gehaltenen Anteile an JetBlue zurückzuführen. Mit Wirkung zum 26. März 2015 haben 99,99 Prozent der Gläubiger einer von Lufthansa im Geschäftsjahr 2009 begebenen Wandelanleihe auf die von ihr gehaltenen Anteile an der JetBlue Airways Corporation (Buchwert zum 31. Dezember 2014: 610 Mio. EUR) das Angebot auf vorzeitige Ausübung ihres Wandlungsrechts angenommen. Mit Lieferung der entsprechenden Aktien an die Gläubiger der Wandelanleihe wurden die Verbindlichkeiten aus der Anleihe und die damit verbundenen Wandlungsoptionen getilgt.

Der deutliche Anstieg der derivativen Finanzinstrumente um 887 Mio. EUR entfällt mit 725 Mio. EUR auf höhere Marktwerte aus Devisensicherungen infolge des gegenüber dem Euro gestiegenen US-Dollars. Die Zunahme der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 789 Mio. EUR ist primär auf die Erhöhung der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 1,7 Prozent gesunkenen Diskontierungssatzes, zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen um insgesamt 848 Mio. EUR auf 4,9 Mrd. EUR. Wesentlicher Hintergrund für diesen erheblichen Anstieg war neben der saison- und abrechnungsbedingten Zunahme dieser Position die Erfassung von Erstattungsansprüchen gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit der am 24. März 2015 verunglückten Maschine der Germanwings in Höhe von insgesamt 277 Mio. EUR (300 Mio. USD). Diese Erstattungsansprüche basieren auf der ersten Einschätzung des führenden Versicherers und erfassen alle Haftpflichtansprüche aus dem Flugzeugunglück wie zum Beispiel Bergungs- und Reinigungskosten an der Unfallstelle, Betreuungs- und Überführungskosten, Schadensersatzansprüche sowie den Kaskowert des zerstörten Flugzeugs. Nach Abzug des Versicherungswerts des verunglückten Flugzeugs von 6 Mio. EUR vollzieht Germanwings mit dieser Rückstellung nach, was das Versicherungskonsortium mit der Reservierung von 277 Mio. EUR (300 Mio. USD) als in diesen Dingen erfahrener Sachverständiger erwartet.

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge
Lufthansa Passage inklusive Germanwings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.03.2015

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	**Konzernflotte**	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.14	Veränderung zum 31.03.14
Airbus A319	73	5	7		85	10	6	–	–
Airbus A320	73	28	16		117	19	1	+1	+7
Airbus A321	64	8	6		78	2		+2	+2
Airbus A330	19	16			35	1		–	–1
Airbus A340	42	15			57	3	3	–	–2
Airbus A380	13				13			+1	+2
Boeing 737	21				21			–1	–4
Boeing 747	35				35			+3	+4
Boeing 767			6		6	2		–	–
Boeing 777			5	5	10	1		+1	+2
Boeing MD-11F				16	16			–	–1
Bombardier CRJ	43				43			–3	–9
Bombardier Q-Series			18		18			–	+4
ATR					0			–	–7
Avro RJ		18			18		6	–2	–2
Embraer	43				43			–	–
Fokker F70			6		6			–1	–3
Fokker F100			15		15			–	–
Flugzeuge gesamt	**426**	**90**	**79**	**21**	**616**	**38**	**16**	**1**	**–8**

Der Anstieg der kurzfristigen Finanzderivate (+345 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus höheren Marktwerten aus Devisensicherungen infolge des stärkeren US-Dollars. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich aufgrund eines positiven Free Cashflows um insgesamt 395 Mio. EUR auf 3,1 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme verminderte sich von 72,9 Prozent zum Jahresende 2014 auf nunmehr 71,2 Prozent.

Auf der Passivseite betrug das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) zum Ende des ersten Quartals 2,6 Mrd. EUR und verminderte sich damit um 36,0 Prozent. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 431 Mio. EUR resultiert dieser Rückgang mit 2,1 Mrd. EUR aus der erfolgsneutralen Zunahme der Pensionsrückstellungen. Positive Effekte aus der Währungsumrechnung (+333 Mio. EUR) führten zu einer Entlastung des Eigenkapitals. Innerhalb der Marktbewertungsrücklage für Finanzinstrumente stehen einem deutlichen Rückgang von 491 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue insbesondere höhere Marktwerte aus derivativen Finanzinstrumenten von insgesamt 395 Mio. EUR gegenüber. Bei einer gleichzeitig um 12,1 Prozent gestiegenen Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote gegenüber dem Jahresende 2014 von 13,2 Prozent auf 7,5 Prozent zurück.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich deutlich um 2,7 Mrd. EUR auf 18,2 Mrd. EUR. Auch die kurzfristigen Fremdmittel legten spürbar um 2,4 Mrd. EUR auf 13,4 Mrd. EUR zu. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel erhöhten sich die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des nochmals von 2,6 Prozent auf 1,7 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes um 3,0 Mrd. EUR auf nunmehr 10,2 Mrd. EUR. Die Finanzschulden blieben nahezu unverändert. Der Rückgang aus der vorzeitigen Tilgung der Wandelanleihe auf die JetBlue-Anteile wurde dabei insbesondere durch Höherbewertung von Fremdwährungsverbindlichkeiten sowie durch Aufnahme neuer Finanzschulden weitestgehend kompensiert. Die Verminderung der derivativen Finanzinstrumente (−331 Mio. EUR) ist auf den Abgang der Wandlungsoptionen auf die Anteile an JetBlue zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen resultiert der Anstieg der sonstigen Rückstellungen (+110 Mio. EUR), wie zuvor beschrieben, vor allem aus den erwarteten Verpflichtungen im Zusammenhang mit der verunglückten Maschine der Germanwings. Rückstellungen im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG sowie Rückstellungen im Rahmen des Programms SCORE verminderten sich. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+408 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1,4 Mrd. EUR). Die negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente stiegen überwiegend aus Devisensicherungen in Nicht-US-Dollar-Währungen sowie aus Treibstoffpreissicherungen um insgesamt 431 Mio. EUR.

Die Nettokreditverschuldung lag zum 31. März 2015 bei 2,9 Mrd. EUR (Jahresende 2014: 3,4 Mrd. EUR). Die Dynamische Tilgungsquote als Verhältnis eines adjustierten operativen Cashflows zur Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen sank auf 16,7 Prozent (Vorjahr: 35,4 Prozent). Damit liegt sie deutlich unter dem von der Lufthansa Group gesetzten Mindestwert von 35 Prozent. Der angestrebte Zielwert liegt unverändert bei 45 Prozent.

Berechnung Nettokreditverschuldung

	31. März 2015 in Mio. €	31. Dez. 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 136	1 057	7,5
Anleihen	1 255	1 468	−14,5
Übrige langfristige Finanzschulden	3 583	3 433	4,4
	5 974	**5 958**	**0,3**
Übrige Bankverbindlichkeiten	49	198	−75,3
Konzernkreditverschuldung	**6 023**	**6 156**	**−2,2**
Bankguthaben und Kassenbestände	917	953	−3,8
Wertpapiere	2 216	1 785	24,1
Nettokreditverschuldung	**2 890**	**3 418**	**−15,4**
Pensionsrückstellungen	10 211	7 231	41,2
Nettokreditverschuldung und Pensionen	**13 101**	**10 649**	**23,0**

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe					Davon Lufthansa Passage[3]		
		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5 157	4 900	5,2	3 732	3 559	4,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	161	156	3,2			
EBIT	Mio. €	–253	–311	18,6	–233	–245	4,9
Adjusted EBIT	Mio. €	–254	–332	23,5	–234	–257	8,9
EBITDA[1]	Mio. €	53	–36	–	–19	–51	62,7
Segmentinvestitionen	Mio. €	685	686	–0,1			
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	55 154	55 809	–1,2	40 382	40 836	–1,1
Fluggäste[2]	Tsd.	21 559	21 740	–0,8	15 863	15 777	0,5
Flüge[2]	Anzahl	223 771	229 021	–2,3	158 589	161 158	–1,6
Angebotene Sitzkilometer[2]	Mio.	58 918	58 363	1,0	42 950	42 320	1,5
Verkaufte Sitzkilometer[2]	Mio.	44 688	44 108	1,3	32 363	31 650	2,3
Sitzladefaktor[2]	%	75,8	75,6	0,2 P.	75,4	74,8	0,6 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	10,5	10,2	3,7			
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	8,0	7,7	4,1			
Stückkosten (CASK)	€ Cent	9,9	9,4	6,0			

[1] Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.
[3] Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die Fluggesellschaften Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings), SWISS und Austrian Airlines operieren in einem Airline-Verbund, der deutliche Synergien aufgrund gegenseitiger Abstimmung schafft. Neben den genannten Airlines hält die Lufthansa Group strategische Beteiligungen an den Fluggesellschaften Brussels Airlines und SunExpress. Die Finanzbeteiligung an JetBlue endet mit der vorzeitigen Ausübung des Umtauschrechts der Gläubiger auf eine Umtauschanleihe auf Stammaktien der JetBlue Airways Corporation.

Über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bietet die Gruppe mit ihrem Multi-Hub-System den Kunden eine vielfältige Auswahl von Verbindungen zur Gestaltung ihrer Reisepläne. Der Airline-Verbund bedient ein umfangreiches, globales Streckennetz mit 271 Zielen in 104 Ländern und bietet den Kunden ein differenziertes Produktportfolio an, das stetig weiterentwickelt wird.

Das erste Quartal 2015 wurde überschattet durch den tragischen Verlust des Germanwings-Flugs 4U 9525 am 24. März 2015. Die Lufthansa Group unterstützt umfänglich die Aufklärung des Unglücks durch die Behörden.

In Abstimmung mit dem Luftfahrtbundesamt, den anderen deutschen Airlines sowie dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft führen die Fluggesellschaften der Lufthansa Group vorsorglich ein neues Verfahren zur Cockpit-Besetzung ein. Danach müssen sich während eines Fluges zu jedem Zeitpunkt zwei autorisierte Personen im Cockpit aufhalten. Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group werden so schnell wie möglich in Abstimmung mit ihren jeweiligen Aufsichtsbehörden das neue Verfahren umsetzen.

Gleichzeitig erweitert die Lufthansa Group ihre Sicherheitsstrukturen. Ergänzend zu den Sicherheitspiloten der einzelnen Airlines wurde zum 27. März 2015 die neue Funktion des Konzernsicherheitspiloten geschaffen. Er wird in Personalunion zu seiner Rolle als Sicherheitspilot der Lufthansa Passage mit übergreifender Verantwortung flugsicherheitsrelevante Verfahren überprüfen und weiterentwickeln. In dieser Funktion berichtet er direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG.

Markt und Wettbewerb Auch im ersten Quartal des neuen Geschäftsjahres waren Marktstruktur und wirtschaftliche Entwicklung der Airlines weltweit von ihrem regionalen Marktumfeld abhängig. So wirtschaften in Nordamerika die aus Konsolidierungen hervorgegangenen Fluggesellschaften nach wie vor überdurchschnittlich profitabel, die fünf größten Anbieter verfügen über einen gemeinsamen Marktanteil von 90 Prozent.

In Europa teilen sich die drei großen Airline-Gruppen Lufthansa Group, Air France-KLM und IAG gemeinsam mit den beiden größten Low-Cost-Carriern Ryanair und easyJet nur rund 40 Prozent des Markts. Ryanair forciert weiterhin die Entwicklung des Geschäftsmodells hin zu einer Fluggesellschaft, die unter anderem durch den Zugang zu Primärflughäfen und die Kooperation mit globalen Distributionssystemen den Vertrieb auch auf einen höherwertigen Kundenkreis ausdehnen will. Dies sollte zu steigenden Durchschnittserlösen wie auch -kosten führen. Im Langstreckengeschäft zwischen Europa und Asien belastet der nach wie vor intensive Wettbewerb durch eine Vielzahl stark wachsender Marktteilnehmer und eine zunehmende Überkapazität im Markt die wirtschaftliche Entwicklung. Dem stetig zunehmenden Wettbewerbsdruck – insbesondere durch die aggressiv expandierenden

staatlichen Airlines aus der Golfregion – begegnet die Passage Airline Gruppe mit Maßnahmen zur Stückkostensenkung, dem Ausbau von Partnerschaften im Rahmen von Joint Ventures sowie Investitionen in die weitere Steigerung der Produkt- und Servicequalität.

Mit der Dachmarke Eurowings will die Lufthansa Group zusätzliche Märkte im preissensiblen Privatreisesegment erschließen und somit ihre führende Position in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien absichern. Bis Ende 2015 sollen die Fluggesellschaften Eurowings, Germanwings und weitere Flugbetriebe unter einem gemeinsamen Dach in Europa kostengünstige Kurz- und Langstreckenangeboten mit Qualität zu günstigen Preisen bieten und so neue Kunden gewinnen. Ermöglicht werden soll dies auf der Grundlage deutlich niedrigerer Kostenstrukturen. Am 1. Februar 2015 startete der erste Airbus A320 in neuer Eurowings-Lackierung zum Erstflug von Hamburg nach Prag. Die Flugzeuge bieten Platz für 162 Passagiere. Im weiteren Jahresverlauf werden weitere Maschinen im neuen Design folgen.

Außerhalb Deutschlands soll Wien der erste Standort der neuen Eurowings werden. In Zusammenarbeit mit Austrian Airlines werden zunächst zwei Flugzeuge des Typs Airbus A320 dort stationiert und Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf Europa-Strecken anbieten. Die Flugzeuge werden in den Farben der neuen Eurowings fliegen.

Die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe werden im Verlauf des Jahres mit zahlreichen Innovationen das Reiseerlebnis für Fluggäste weiter aufwerten. Moderne Kabinenausstattungen auf der gesamten Flotte, neue Bord-Servicekonzepte, ein innovatives, flexibles Preissystem und die Ergänzung des Langstreckennetzes mit neuen touristischen Destinationen werden die Attraktivität des Angebots für Geschäfts- und Privatreisende weiter steigern.

Die Lufthansa Group setzt die Modernisierung ihrer Flugzeugflotte auch im Jahr 2015 konsequent fort. Neben insgesamt vier Boeing 747-8 erhält die Lufthansa Group in diesem Jahr weiterhin zwei Airbus A380, zehn Flugzeuge aus der A320-Familie sowie einen Frachter vom Typ B777F für Lufthansa Cargo.

Nachhaltiges und verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln ist als integraler Bestandteil in den strategischen Leitlinien der Lufthansa Group verankert. Erneut wurde das Engagement des Unternehmens in diesem Bereich anerkannt: Das US-Fachmagazin Air Transport World zeichnete die Lufthansa Group bereits zum zweiten Mal als „Eco-Airline of the Year“ aus.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Im ersten Quartal 2015 wurde der Geschäftsverlauf durch die erneuten Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit negativ beeinflusst. Diese Streiks beliefen sich im Februar auf zwei Tage bei Germanwings und im März auf vier Tage bei Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo. Mehrere hundert Flüge mussten gestrichen werden und führten in der Folge zu Belastungen für die Kunden und Unternehmen der Passage Airline Gruppe.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2015 sank die Zahl der Fluggäste der Passage Airline Gruppe auf 21,6 Mio. (–0,8 Prozent). Obwohl die Anzahl der Flüge um 2,3 Prozent zurückging, erhöhte sich das Angebot an verfügbaren Sitzkilometern um 1,0 Prozent, vornehmlich durch den Einsatz von größeren Flugzeugen. Die verkauften Sitzkilometer stiegen um 1,3 Prozent an, was zu einem um 0,3 Prozentpunkte höheren Sitzladefaktor von 75,8 Prozent führte.

Die Durchschnittserlöse je verkauftem Sitzkilometer stiegen im Wesentlichen währungsbedingt um 3,7 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 5,1 Prozent.

In allen Verkehrsgebieten konnten die Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse im Vorjahresvergleich gesteigert werden. Im Verkehrsgebiet Europa lag der Absatz unter Vorjahr (–2,9 Prozent). Die Durchschnittserlöse konnten jedoch um 3,7 Prozent gesteigert werden. Damit einhergehend erhöhten sich die Verkehrserlöse um 0,7 Prozent. In der Region Amerika konnte der Absatz um 5,5 Prozent erhöht werden. Gepaart mit im Wesentlichen währungsbedingt höheren Durchschnittserlösen (+9,0 Prozent) konnten die Verkehrserlöse um 14,9 Prozent gesteigert werden. In der Region Asien/Pazifik konnte der Absatz erhöht werden (+1,7 Prozent). Hier konnten die Verkehrserlöse um 3,0 Prozent gesteigert werden, die Durchschnittserlöse erhöhten sich ebenfalls währungsbereinigt um 1,3 Prozent. In der Region Nahost/Afrika ging der Absatz leicht zurück (0,5 Prozent). Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 2,6 Prozent aufgrund einer im Wesentlichen währungsbedingten Erhöhung der Durchschnittserlöse von 3,1 Prozent.

Entwicklung der Verkehrsgebiete*
Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan. – März 2015	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in P.
Europa	2 088	0,7	17 035	–1,6	19 026	–4,1	13 119	–2,9	69,0	0,8
Amerika	1 386	14,9	2 054	4,5	19 621	4,6	15 699	5,5	80,0	0,6
Asien/Pazifik	842	3,0	1 444	1,2	14 177	2,7	11 441	1,7	80,7	–0,8
Nahost/Afrika	395	2,6	1 026	–0,3	6 094	2,1	4 429	–0,5	72,7	–1,9
Gesamtverkehr	**4 711**	**5,1**	**21 559**	**–0,8**	**58 918**	**1,0**	**44 688**	**1,3**	**75,8**	**0,3**

* Inkl. Germanwings.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Ausgehend von einer in verfügbaren Passagierkilometern gemessenen um 1,0 Prozent erhöhten Verkehrsleistung verzeichnete das Geschäftsfeld im ersten Quartal des Geschäftsjahres einen Absatzanstieg um 1,3 Prozent. Bei gleichzeitig positiven Währungseffekten (+6,6 Prozent) und geringeren Preisen (–2,8 Prozent) ergab sich in der Folge eine Zunahme der Verkehrserlöse um 5,1 Prozent auf 4,7 Mrd. EUR.

Die übrigen betrieblichen Erträge legten um 180 Mio. EUR auf 451 Mio. EUR zu. Der Anstieg war dabei vollständig auf die um 217 Mio. EUR erhöhten Kursgewinne zurückzuführen, während sich die Zuschreibungen auf Anlagevermögen um 14 Mio. EUR verminderten. Die betrieblichen Gesamterträge erhöhten sich somit um insgesamt 8,5 Prozent auf 5,6 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 7,0 Prozent auf 5,8 Mrd. EUR. Dabei lag der Materialaufwand mit insgesamt 3,4 Mrd. EUR lediglich um 0,7 Prozent über dem Vorjahreswert. Während der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt deutlich um 12,3 Prozent zurückging, stiegen die Gebühren um insgesamt 6,7 Prozent. Hier sind insbesondere die erhöhten Aufwendungen aus Flugsicherungsgebühren (+6,8 Prozent), Start- und Landegebühren (+9,4 Prozent), Abfertigungsgebühren (+7,7 Prozent) sowie Sicherheitsgebühren (+15,5 Prozent) zu nennen. Der Anstieg der übrigen bezogenen Leistungen (+15,0 Prozent) ist durch erhöhte Aufwendungen aus bezogenen Technikleistungen (+21,7 Prozent) geprägt.

Ausgehend von einer um 1,2 Prozent reduzierten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand im Wesentlichen aufgrund wechselkursbedingter Aufwandssteigerungen sowie erhöhter Zuführungen zu Pensionsrückstellungen um 5,4 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR.

Die Abschreibungen stiegen insbesondere aufgrund der seit April 2014 neu zugegangenen Flugzeuge um 11,3 Prozent auf 306 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um insgesamt 272 Mio. EUR auf 1,0 Mrd. EUR. Ursache hierfür waren im Wesentlichen gestiegene Kursverluste (+173 Mio. EUR) sowie Wertberichtigungen auf Bankguthaben in Venezuela. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Das Beteiligungsergebnis von –18 Mio. EUR (Vorjahr: –22 Mio. EUR) entfiel auf SunExpress und SN Airholding.

Insgesamt ergab sich daraus ein EBIT von –253 Mio. EUR (Vorjahr: –311 Mio. EUR). Nach Bereinigung von Bewertungseffekten auf Vermögenswerte des Anlagevermögens führte dies zu einem Adjusted EBIT von –254 Mio. EUR (Vorjahr: –332 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 685 Mio. EUR auf Vorjahresniveau und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen der Passage Airline Gruppe im ersten Quartal sechs neue Flugzeuge zu. Detaillierte Erläuterungen dazu sind ab S. 35 zu finden.

Lufthansa Passage

Das nach Umsatz größte Geschäftsfeld der Lufthansa Group ist die Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings). Unter der Marke Lufthansa werden die beiden Drehkreuze Frankfurt und München bedient. Germanwings deckt den Punkt-zu-Punkt-Verkehr in Deutschland und Europa von sechs deutschen Standorten ab. Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) bot im ersten Quartal 2015 weltweit 6.292 wöchentliche Frequenzen zu 207 Zielen in 76 Ländern an.

Deutschland ist für Lufthansa Passage der Kernmarkt. Europa stellt den Heimatmarkt dar. Das stetig wachsende Privatreisesegment bietet zukünftige Wachstumspotenziale.

Um ihrem Qualitätsanspruch nachhaltig gerecht zu werden und Effizienzsteigerungen zu erzielen, investiert Lufthansa Passage weiterhin in ihre Flotte. Bei den Investitionen ins Bordprodukt sind im laufenden Geschäftsjahr 2015 erlössteigernde Konzepte im Fokus, wie zum Beispiel die Einführung der neuen Premium Economy Class. Bis Ende 2015 werden alle Langstreckenflugzeuge mit der Premium Economy Class ausgestattet. In Summe werden rund 11.000 Sitze in 106 Flugzeugen eingebaut. Nach der nun fast abgeschlossenen Aufwertung der First Class und der Business Class geht Lufthansa Passage damit einen weiteren Schritt in Richtung einer Five-Star-Airline.

Die kontinuierliche Messung der Kundenzufriedenheit stellt bei Lufthansa Passage ein wichtiges Steuerungsmittel für die Qualität dar. Die Kundenzufriedenheit wird monatlich unter anderem durch den Customer Profile Index abgebildet, der die Zufriedenheit mit verschiedenen Parametern wie Pünktlichkeit, Sitzkomfort und weiteren Kriterien zusammenfasst. Für das Jahr 2015 strebt Lufthansa Passage eine Steigerung der Kundenzufriedenheit um rund 4 Prozent gegenüber dem Jahresdurchschnitt 2014 an.

Seit dem 1. Februar werden unter der neu aufgelegten Dachmarke Eurowings die strategischen Weichen für eine erfolgreiche Positionierung im preissensiblen Segment gestellt. Der Aufbau von Eurowings wird im Laufe des Jahres fortgeführt. Unter der Dachmarke werden die kostengünstigen Plattformen für Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf der Kurz- und Langstrecke gebündelt, um so im attraktiven Privatreisesegment auch außerhalb der Drehkreuze weiter wachsen zu können. Seit dem Ende des ersten Quartals 2015 können Langstreckenflüge mit der neuen Eurowings mit Flugdatum ab dem 25. Oktober 2015 gebucht werden.

Die Belastungen aus den durch die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit initiierten Streiks an zwei Tagen im Februar bei Germanwings sowie an vier aufeinanderfolgenden Tagen zum Ende des Quartals bei Lufthansa Passage belaufen sich nach derzeitigem Stand auf 42 Mio. EUR. Aus Buchungsausfällen im Zusammenhang mit den Streiks wird auch für das zweite Quartal 2015 mit einer Ergebnisbelastung in Höhe von rund 60 Mio. EUR gerechnet. Die Belastungen waren auch deshalb hoch, weil die

Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit die Streiktage im Wechsel zwischen Langstrecke sowie Kurz- und Mittelstrecke immer nur jeweils einzeln und sukzessive angekündigt hat.

Negative Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung hatte, wie auch im Vorjahr, die kritische Devisensituation in Venezuela. Die in der dortigen Währung Bolivar gehaltenen Bestände aus früheren Ticketverkäufen können wegen Devisenbeschränkungen durch die Regierung Venezuelas bislang nicht getauscht werden. Die Lufthansa Passage reagiert hierauf mit gezielten Kapazitätsmaßnahmen wie dem Einsatz von kleinerem Fluggerät und der punktuellen Reduzierung von Frequenzen. Nach wie vor ist ein wesentlicher Betrag liquider Mittel in Venezuela gebunden. Die Bestände wurden entsprechend wertbereinigt. Inzwischen werden keine neuen Bestände mehr aufgebaut.

Die in den Vorjahren initiierten Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE werden unter „7to1 – Our Way Forward“ intensiv fortgeführt. So konnten im ersten Quartal dieses Jahres 64 Mio. EUR nachhaltig ergebniswirksam realisiert werden. Insgesamt verfolgt das Unternehmen über 500 ergebnisverbessernde Projekte entlang der Kernprozesse.

In Summe flogen im ersten Quartal 15,9 Mio. Passagiere (+0,5 Prozent) mit Lufthansa Passage und Germanwings. Die Anzahl der Flüge verringerte sich um 1,6 Prozent. Die angebotenen Sitzkilometer stiegen um 1,5 Prozent, die verkauften Sitzkilometer erhöhten sich um 2,3 Prozent. Somit stieg der Sitzladefaktor um 0,6 Prozentpunkte auf 75,4 Prozent. In Verbindung mit gestiegenen Durchschnittserlösen (+2,1 Prozent) führte dies zu höheren Verkehrserlösen (+4,4 Prozent).

Lufthansa Passage erwirtschaftete im ersten Quartal 2015 Umsatzerlöse in Höhe von 3,7 Mrd. EUR (+4,9 Prozent). Diese positive Entwicklung wurde im Wesentlichen durch den gestiegenen Absatz sowie eine Verbesserung der durchschnittlichen Erlöse pro Sitzkilometer erzielt. Darüber hinaus hat sich auch die starke Entwicklung des US-Dollars gegenüber dem Euro positiv auf die Erlöse ausgewirkt. Die operativen Gesamterlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 Prozent.

Die operativen Aufwendungen lagen um 6,5 Prozent deutlich über dem Vorjahr. Die höheren Aufwendungen waren wesentlich von der Aufwertung des US-Dollars getrieben. Weitere Treiber waren unter anderem Kosten für Produkterneuerungen. Gegenläufig wirkten sich vor allem geringere Treibstoffkosten aus, bei denen der gesunkene Preis den US-Dollar-Wechselkurseffekt deutlich überkompensierte.

Sowohl das EBIT als auch das Adjusted EBIT liegen für das erste Quartal 2015 bei –233 Mio. EUR. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete Lufthansa Passage damit eine Verbesserung von 12 Mio. EUR beim EBIT und 23 Mio. EUR beim Adjusted EBIT.

SWISS

SWISS*

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 055	958	10,1
EBIT	Mio. €	51	3	1 600,0
Adjusted EBIT	Mio. €	51	4	1 175,0
EBITDA	Mio. €	117	60	95,0
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	8 751	8 663	1,0
Fluggäste	Tsd.	3 718	3 720	–0,1
Flüge	Anzahl	37 675	38 459	–2,0
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	11 420	11 160	2,3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	8 999	8 829	1,9
Sitzladefaktor	%	78,8	79,1	–0,3 P.

* Inkl. Edelweiss Air.
Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft der Schweiz und bedient gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air ab den Flughäfen Zürich, Genf und Basel ein weit verzweigtes Streckennetz von rund 100 Destinationen auf vier Kontinenten. Die Fluggesellschaften stehen für traditionelle Schweizer Werte und höchste Produkt- und Servicequalität.

In den ersten drei Monaten des Jahres wirkte sich der Entscheid der Schweizerischen Nationalbank im Januar 2015, den Euro-Mindestkurs aufzuheben, deutlich auf den Geschäftsverlauf aus. Die Entwicklung insbesondere in den Interkontinentalmärkten verlief trotz Währungseffekten positiv.

Das Zukunftsprogramm SCORE treibt SWISS im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“ auch 2015 weiterhin erfolgreich voran. Von den 320 initiierten Maßnahmen auf Kosten- und Ertragsseite wurden insgesamt 148 umgesetzt und abgeschlossen. Im Rahmen ihres strategischen Programms „Next Generation Airline of Switzerland“ hat SWISS zum Sommerflugplan 2015 am Flughafen Zürich das neue Geschäftsmodell HUB+ eingeführt, welches das traditionelle Hub-System um ein Punkt-zu-Punkt-System erweitert. Gemeinsam mit Edelweiss Air werden insgesamt 25 neue Strecken ins Angebot aufgenommen. Auch in Genf hat SWISS ihr europäisches Streckennetz mit einem auf die lokale Nachfrage angepassten Angebot weiter ausgebaut und zwölf neue Destinationen in das Flugprogramm aufgenommen.

Mehr Auswahlmöglichkeiten für ihre Kunden wird SWISS mit der Einführung eines grundlegend neuen Tarifkonzepts im Sommer 2015 bieten. Das neue Konzept mit den vier Tarifoptionen „Light“, „Classic“, „Flex“ und „Business“ gilt für alle Europa-Strecken ab Zürich und Genf und ist auf die veränderten Bedürfnisse und den Wunsch nach noch mehr Flexibilität und Tariftransparenz der Reisenden zugeschnitten. Fluggäste können immer den Tarif wählen, der ihre individuellen Bedürfnisse am besten erfüllt, und bezahlen somit genau die Services, die sie tatsächlich in Anspruch nehmen möchten.

In den ersten drei Monaten des Jahres beförderte SWISS weltweit 3,7 Mio. Passagiere. Das Angebot an Sitzkilometern wurde gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Prozent ausgeweitet. Bei etwas geringer steigendem Absatz sank der Sitzladefaktor leicht um 0,3 Prozent.

In den ersten drei Monaten stiegen die Umsatzerlöse von SWISS größtenteils währungsbedingt auf 1,1 Mrd. EUR (+10,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum). Das EBIT stieg signifikant von 3 Mio. EUR auf 51 Mio. EUR, bedingt durch ein konsequentes Kapazitätsmanagement, eine dadurch erzielte hohe Auslastung auf den Flügen weltweit sowie niedrigere Treibstoffkosten. Das Adjusted EBIT betrug 51 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR).

Austrian Airlines

Austrian Airlines*

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	390	403	–3,2
EBIT	Mio. €	–53	–54	1,9
Adjusted EBIT	Mio. €	–53	–54	1,9
EBITDA	Mio. €	–27	–29	6,9
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	6 021	6 310	–4,6
Fluggäste	Tsd.	1 977	2 243	–11,9
Flüge	Anzahl	27 507	29 404	–6,5
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	4 548	4 883	–6,9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	3 326	3 629	–8,3
Sitzladefaktor	%	73,1	74,3	–1,2 P.

* Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter www.austrian.com.

Austrian Airlines ist Österreichs größte Fluggesellschaft und betreibt mit ihrer über 70 Flugzeuge umfassenden Flotte ein weltweites Streckennetz von rund 130 Destinationen. Der Heimatflughafen Wien ist durch seine günstige geografische Lage eine ideale Drehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa.

Mit der Verschmelzung der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH auf die Austrian Airlines AG am 1. April 2015 wird der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group bei Austrian Airlines gebündelt.

Der dauerhaft angespannten Wettbewerbssituation am Hub Wien begegnet Austrian Airlines mit striktem Kapazitätsmanagement und Maßnahmen zur Erhöhung der Erlösqualität. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die geplante Stationierung von zwei Airbus A320 der Eurowings in Wien. Nach aktueller Planung sollen diese ab Herbst 2015 voraussichtlich durch Austrian-Crews bereedert werden und Direktverbindungen innerhalb Europas anbieten.

Im März 2015 wurde die Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH mit Sitz in Innsbruck als eigene Gesellschaft mit 120 Technikern als ehemaliger Teil der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH neu aufgestellt. Das Unternehmen ist auf die Wartung von Bombardier Dash 8-Flugzeugen spezialisiert. Seit 1. April 2015 ist sie eine 100-Prozent-Tochter der Austrian Airlines AG.

Der Aufsichtsrat von Austrian Airlines hat in seiner Sitzung am 19. März grünes Licht zum Ersatz der Fokker-Flugzeuge durch Embraer-Mittelstreckenjets gegeben, welche derzeit bei Lufthansa CityLine im Einsatz sind. Der Austausch soll noch im Herbst 2015 starten und bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2015 beförderte Austrian Airlines mit 2 Mio. Passagieren 11,9 Prozent weniger als im Vorjahr. Das Angebot wurde bewusst um 6,9 Prozent zurückgenommen, um erlösverbessernde Effekte zu erzielen. Der Absatz ging in der Folge um 8,3 Prozent zurück, die Auslastung der Flüge sank um 1,2 Prozentpunkte auf 73,1 Prozent.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag im ersten Quartal 2015 mit 390 Mio. EUR um 3,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Aufgrund verbesserter Erlösqualität und positiver Währungseinflüsse stiegen die Gesamterlöse trotz gesunkener Passagierzahlen und Angebotsreduktion um 1,0 Prozent auf 427 Mio. EUR. Das EBIT betrug im ersten Quartal –53 Mio. EUR und lag damit um 1 Mio. EUR über dem Vorjahr. Das Adjusted EBIT betrug ebenfalls –53 Mio. EUR (Vorjahr: –54 Mio. EUR). Die Aufwände waren mit 480 Mio. EUR höher als im Vorjahr (+0,7 Prozent). Geringeren Treibstoffkosten standen höhere Technikkosten sowie Mehrkosten durch den stärkeren US-Dollar gegenüber.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014[2]	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	614	583	5,3
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	7	7	0,0
EBIT	Mio. €	52	25	108,0
Adjusted EBIT	Mio. €	52	25	108,0
EBITDA[1]	Mio. €	70	39	79,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	66	72	–8,3
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	4 665	4 649	0,3
Fracht und Post	Tsd. t	396	399	–1,0
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2 887	2 863	0,8
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2 003	2 061	–2,8
Nutzladefaktor	%	69,4	72,0	–2,6 P.

[1] Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Gruppe. Zum Geschäftsfeld Logistik gehört neben der Lufthansa Cargo AG die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer Gruppe und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft Aerologic GmbH. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften. Neben den eigenen Frachtflugzeugen und gecharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines.

Markt und Wettbewerb Die Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten verbesserte sich im ersten Quartal 2015 weiter. Der leichte Aufschwung gegen Jahresende 2014 setzte sich auch im Berichtszeitraum 2015 fort.

Der globale Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin hart umkämpft. Vor allem Airlines aus dem Mittleren Osten und der Türkei erhöhen ihre Frachtkapazitäten – insbesondere durch zahlreiche neue Passagierflugzeuge. In diesem Marktumfeld setzt Lufthansa Cargo auf höchste Qualität und ein flexibles Kapazitätsmanagement. Einzelne Airlines haben zu Beginn des Jahres eine Änderung ihrer Preismodelle und den Schritt zu sogenannten „All-in-Raten“ eingeführt, bei denen der Treibstoffzuschlag nicht mehr separat ausgewiesen wird. Lufthansa Cargo beobachtet diese Entwicklungen im Markt sehr genau. Zu Jahresbeginn wurde ein Projekt gestartet, das mögliche Entwicklungen in der Preisstruktur untersucht und bewertet.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Cargo hat im ersten Quartal des Jahres 2015 das Zukunftsprogramm „Lufthansa Cargo 2020“ weiter vorangetrieben. Im Februar stieß die fünfte Boeing 777F zur Flotte. Die „Triple Seven“-Frachter überzeugen mit geringem Treibstoffverbrauch, großer Reichweite und bester Zuverlässigkeit. Das Unternehmen hat damit nun alle fünf bestellten B777F erfolgreich in die Flotte integriert.

Der Rollout einer neuen IT für die Frachtabfertigung geht weiter voran; am Ende des ersten Quartals war bereits an mehr als 100 Stationen weltweit die neue Software eingeführt, die eine deutlich effizientere Frachtabfertigung ermöglicht.

Zum Start des Sommerflugplans Ende März hat Lufthansa Cargo Ashgabat, die Hauptstadt Turkmenistans, neu in das Frachternetz aufgenommen. Zudem werden Japan, Korea und China noch stärker in das globale Streckennetz der Frachtairline eingebunden. Wöchentlich findet ein zusätzlicher Frachtflug von Tokio-Narita sowie zwischen Chongqing und Seoul-Incheon statt. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Hin- und Rückflug von Peking geplant.

Lufthansa Cargo bietet ihren Kunden zum Sommerflugplan erneut ein großes und hochfrequentes Angebot an, das Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern umfasst.

Im ersten Quartal würdigte Lufthansa Cargo die gute Zusammenarbeit mit ihren wichtigsten Kunden. Für den Markt Deutschland zeichnete die Airline die Logistikunternehmen aus, die in den Bereichen Qualität und Digitalisierung gemeinsam mit Lufthansa Cargo eine Vorreiterrolle einnehmen. Neben weiteren Preisen ging der im vergangenen Jahr eingeführte „e-Cargo Award“ Anfang 2015 an Quick Cargo Service.

Auch von den eigenen Kunden wurde Lufthansa Cargo im März ausgezeichnet. Bei den renommierten „Air Cargo Excellence Awards“ erhielt Europas führende Frachtfluggesellschaft im Rahmen des World Cargo Symposiums 2015 in Shanghai den begehrten „Platinum Award“.

Lufthansa Cargo setzt das Zukunftsprogramm SCORE im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“ auch 2015 mit unverminderter Anstrengung fort. Nachdem im vergangenen Jahr der Fokus eher auf kostensenkenden Maßnahmen lag, stehen 2015 vor allem erlössteigernde Maßnahmen im Vordergrund. Unter anderem soll ein stärkerer Fokus auf Wachstum und eine optimierte Steuerung bei gleichzeitiger Weiterentwicklung des Produktangebots für die Kunden gelegt werden. Deutliche Kostensenkungen werden auch weiterhin durch den Einsatz der effizienten B777F erzielt.

Bei Lufthansa Cargo entwickelte sich die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht rückläufig. Die beförderte Tonnage sank um 1,0 Prozent. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 0,8 Prozent erhöht, davon +5,6 Prozent in den Frachträumen der Passagierflugzeuge und –3,5 Prozent in

den Frachtflugzeugen. Die transportierten Tonnenkilometer sanken hingegen um 2,8 Prozent, sodass der Nutzladefaktor im Vergleich zum ersten Quartal 2014 um 2,6 Prozentpunkte sank.

Im Verkehrsgebiet Amerika veränderten sich die Frachtmengen gegenüber Vorjahr nur geringfügig (–0,2 Prozent). Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 0,1 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer verringerten sich um 2,6 Prozent. Somit sank die Auslastung um 1,9 Prozentpunkte.

Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik stiegen die Frachtmengen im Vorjahresvergleich (+0,7 Prozent). In diesem Verkehrsgebiet wurde das Angebot um 0,5 Prozent erhöht. Die transportierten Tonnenkilometer gingen um 3,7 Prozent zurück, sodass sich der Nutzladefaktor um 3,3 Prozentpunkte verringerte. Während sich die Nachfrage auf den Strecken aus Asien/Pazifik heraus auf dem sehr hohen Vorjahresniveau hielt, ging die Nachfrage auf Strecken nach Asien deutlich zurück.

Auch in Nahost/Afrika stiegen die beförderten Tonnagen im Vergleich zum ersten Quartal 2014 (+4,8 Prozent). Hauptreiber dieser Entwicklung war das saisonale Geschäft aus Ägypten heraus, für das mehrere Extraflüge eingesetzt wurden. Das Angebot wurde um 7,7 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer wuchsen lediglich um 2,5 Prozent. Dadurch sank die Auslastung um 2,7 Prozentpunkte.

Die Frachtmengen innerhalb Europas sanken um 4,3 Prozent. Da die angebotenen Tonnenkilometer um 3,0 Prozent verringert wurden und die transportierten Tonnenkilometer um 5,4 Prozent sanken, lag der Ladefaktor in diesem Verkehrsgebiet um 1,3 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Infolge der vor allem währungsbedingt gestiegenen Verkehrserlöse nahm der Umsatz der Lufthansa Cargo im ersten Quartal 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 5,3 Prozent auf 614 Mio. EUR zu. Die anderen Betriebserlöse stiegen aufgrund der Zunahme von Abfertigungserlösen auf 16 Mio. EUR (+33,3 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen insbesondere wegen eines höheren Fremdwährungsergebnisses mit 33 Mio. EUR um 43,5 Prozent über Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse stiegen somit auf insgesamt 647 Mio. EUR (+6,8 Prozent).

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich ebenfalls zum Teil währungsbedingt um 2,7 Prozent auf 600 Mio. EUR. Der Materialaufwand nahm um 7,4 Prozent auf 386 Mio. EUR ab. Innerhalb dieser Position reduzierte sich der Treibstoffaufwand auf 79 Mio. EUR (–30,7 Prozent) und der Technikaufwand auf 31 Mio. EUR (–16,2 Prozent). Der Charteraufwand stieg geringfügig um 0,6 Prozent auf 164 Mio. EUR, die Gebühren auf 72 Mio. EUR (+7,5 Prozent).

Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 6,2 Prozent auf 103 Mio. EUR. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.665 Mitarbeiter (+0,3 Prozent). Dieser Anstieg beruht im Wesentlichen auf Tarifeffekten und erhöhtem Dienstzeitaufwand für Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit dem Zugang der neuen Boeing 777F-Flugzeuge stiegen die Abschreibungen um 4 Mio. EUR auf 18 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich insbesondere aufgrund von gestiegenen Kursverlusten auf 93 Mio. EUR (+66,1 Prozent).

Das Beteiligungsergebnis stieg vor allem aufgrund von positiven Ergebnisbeiträgen der nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften um 2 Mio. EUR auf 5 Mio. EUR.

Das Geschäftsfeld Logistik erzielte in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2015 ein Adjusted EBIT in Höhe von 52 Mio. EUR, das deutlich über Vorjahr lag (Vorjahr: 25 Mio. EUR). Das EBIT betrug ebenfalls 52 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR).

Die Investitionen verringerten sich im Berichtszeitraum um 8,3 Prozent auf 66 Mio. EUR (Vorjahr: 72 Mio. EUR), was vor allem aus geringeren An- und Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der Boeing 777F-Flugzeuge resultierte.

Entwicklung der Verkehrsgebiete
Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	Jan. – März 2015	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in %	**Jan. – März 2015**	Veränderung in P.
Europa	51	0,0	129	–4,3	154	–3,0	79	–5,4	51,2	–1,3
Amerika	258	8,4	126	–0,2	1 289	0,1	908	–2,6	70,4	–1,9
Asien/Pazifik	228	0,4	107	0,7	1 139	0,5	855	–3,7	75,0	–3,3
Nahost/Afrika	56	12,0	34	4,8	304	7,7	162	2,5	53,1	–2,7
Gesamtverkehr	**593**	**4,8**	**396**	**–1,0**	**2 887**	**0,8**	**2 003**	**–2,8**	**69,4**	**–2,6**

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 249	1 053	18,6
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	481	419	14,8
EBIT	Mio. €	106	106	0,0
Adjusted EBIT	Mio. €	106	103	2,9
EBITDA*	Mio. €	131	128	2,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	19	43	–55,8
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	19 972	20 222	–1,2

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt rund 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 53 Gesellschaften beteiligt. Wichtigstes strategisches Ziel der Lufthansa Technik ist weiterhin die Schaffung von profitablem Wachstum durch den Ausbau der internationalen Präsenz sowie durch Innovationen in Produkt und Technologie.

Mit Aufnahme des Flugbetriebs des neuen Airbus A350 hat Lufthansa Technik die Zulassung der europäischen Luftfahrtbehörde EASA als Wartungsorganisation für dieses Flugzeugmuster erhalten und bietet seit Januar 2015 Routine-Wartungsservices in Frankfurt an. Zudem ist Lufthansa Technik autorisiertes Servicecenter für die Flugsteuerungskomponenten sowohl des A350 als auch der Boeing 787. Ein entsprechender Vertrag wurde mit Moog Inc., dem Originalhersteller und Systemlieferanten für die Stellsysteme der primären Flugsteuerung und des Hochauftriebssystems für beide Flugzeugmuster, unterzeichnet. Zur optimalen Betreuung von älteren Motormustern hat Lufthansa Technik ein neues Produkt entwickelt. Durch den Einsatz verschiedener Produktbausteine und Synergieeffekte in der Instandhaltung soll mit smart.life der erfahrungsgemäß gerade zum Ende des Lebenszyklus erhöhte Aufwand für solche Flugtriebwerke für Kunden minimiert werden.

Markt und Wettbewerb Im Berichtszeitraum stellten weltweit sechs Airlines mit insgesamt 27 Flugzeugen den Flugbetrieb ein, sechs Start-ups mit 13 Flugzeugen nahmen den Betrieb auf. Die weiterhin angespannte Finanzlage der Fluggesellschaften sowie wachsende MRO-Kapazitäten führen zu anhaltend hohem Preisdruck im MRO-Geschäft.

Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEM und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften sowie unabhängige Anbieter. Zudem ist der Markt weiterhin von Konsolidierungen sowohl auf der Wettbewerber- wie auf der Kundenseite geprägt.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte im Berichtszeitraum sechs neue Kunden gewinnen und 56 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 645 Mio. EUR für 2015 und die Folgejahre abschließen. Im Berichtszeitraum konnte die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge leicht auf 3.446 erhöht werden.

Im Berichtszeitraum wurden erfolgreich mehrere Verträge zur Komponentenversorgung neu abgeschlossen oder verlängert. Unter anderem unterzeichneten Lufthansa Technik und die brasilianische Billigfluglinie Azul Linhas Aéreas Brasileiras einen umfassenden Vertrag für sieben Airbus A330-200. In Asien hat Lufthansa Technik ihre Zusammenarbeit mit EVA Air und ihrem Tochterunternehmen EGAT mit der Versorgung der Boeing 777-300ER-Flotte sowie der neu bestellten A330 weiter ausgebaut. In Europa wurde ein Vertrag für die A320- und A330-Flotten der Thomas Cook Group plc geschlossen. Für Fahrwerksüberholungen der A320-, A321- und A330-Flotten haben Gulf Air und Lufthansa Technik vorzeitig ihre bestehende Zusammenarbeit verlängert.

Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE als Teil von „7to1 – Our Way Forward“ setzt Lufthansa Technik weiterhin konsequent Maßnahmen zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und nachhaltigen Ergebnissteigerung des Unternehmens um. Wie im Vorjahr werden diese Maßnahmen wesentlich zum Unternehmensergebnis beitragen. Darüber hinaus richtet sich der Blick bereits auf die Entwicklung weiterer Maßnahmen für die Folgejahre.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse lagen im ersten Quartal 2015 mit 1,2 Mrd. EUR um 18,6 Prozent über dem Vorjahresniveau. Dabei sind sowohl die Umsätze mit Konzerngesellschaften um 14,8 Prozent auf 481 Mio. EUR als auch der Außenumsatz auf 768 Mio. EUR (+21,1 Prozent) gestiegen. Auch die sonstigen operativen Erträge lagen mit 81 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahr (+19,1 Prozent).

Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 1,2 Mrd. EUR analog zu den Umsatzerlösen ebenfalls über dem Vorjahreswert (+20,0 Prozent). Insbesondere der Materialaufwand stieg dabei um 17,2 Prozent auf 627 Mio. EUR, der Personalaufwand lag nur leicht über dem Vorjahresniveau (+6,6 Prozent).

Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik ein EBIT von 106 Mio. EUR und bestätigt damit das Vorjahresergebnis in gleicher Höhe. Das Adjusted EBIT betrug 106 Mio. EUR (Vorjahr: 103 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen bei 19 Mio. EUR (Vorjahr: 43 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	672	581	15,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	138	136	1,5
EBIT	Mio. €	–1	–6	83,3
Adjusted EBIT	Mio. €	–3	–6	50,0
EBITDA*	Mio. €	15	9	66,7
Segmentinvestitionen	Mio. €	15	20	–25,0
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	32 490	31 906	1,8

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die LSG Sky Chefs-Gruppe ist mit ihrem umfangreichen Netzwerk, welches 159 Unternehmen sowie Aktivitäten an 210 Flughäfen in 51 Ländern umfasst, Weltmarktführer im Airline-Catering. Über ihr Kerngeschäft hinaus offeriert die Gruppe ergänzende Produkte und Dienstleistungen wie Bordverkaufsprogramme, das Entwickeln und Beschaffen von Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik sowie das Betreiben von Airline-Lounges. Zudem expandiert das Unternehmen zunehmend in verwandten Märkten wie Dienstleistungen für Zugbetreiber sowie Lieferungen an den Einzelhandel.

Markt und Wettbewerb In einem unverändert stark umkämpften Markt verteidigt LSG Sky Chefs ihre branchenführende Position. Entscheidende Kriterien für den Erfolg sind zum einen das hohe Qualitätsniveau und der ausgeprägte Kundenservice des Unternehmens. Zum anderen bestätigt sich das auf kontinuierliche Verbesserungen sowie flexibles Anpassen an Markt- und Kundenerfordernisse ausgelegte Management des Unternehmens.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Aufgrund weltweit steigender Passagiervolumina hat das Unternehmen in nahezu allen Regionen weiteres Umsatzwachstum realisiert.

Das Unternehmen konnte eine Reihe neuer Kundenverträge gewinnen und bestehende Beziehungen verlängern beziehungsweise erweitern. So wird die Zusammenarbeit mit Delta Airlines an ihrem wichtigen Drehkreuz in Detroit für weitere fünf Jahre fortgeführt. Das Geschäft mit der brasilianischen Azul konnte im Rahmen der internationalen Expansion und des schnellen Wachstums der Airline signifikant ausgeweitet werden. Die Equipment-Gesellschaft SPIRIANT wurde von Qantas als Partner für ihr neues Economy Class-Konzept ausgewählt. Das Geschäft mit dem Einzelhandel wurde durch einen umfassenden Vertrag mit Starbucks in Chile erweitert. Die im Rahmen von SCORE eingeleiteten Projekte verlaufen planmäßig.

Kunden und unabhängige Dritte würdigten die Leistungen der LSG-Gruppe mit zahlreichen Auszeichnungen. Zu den wichtigsten zählen drei QSAI (Quality and Safety Alliance In-flight Catering Program)-Medaillen für die Standorte München, Buenos Aires und Bonaire sowie die QSAI-Anerkennung von München als weltweit bestem Cateringbetrieb. Singapore Airlines verlieh dem Münchener Betrieb den Excellence in Catering Award. Kapstadt und Buenos Aires wurden von KLM als beste Standorte in Afrika beziehungsweise Nord- und Südamerika geehrt. Die Delta „Caterer of the Year"-Prämierung ging an Anchorage als „Small Kitchen" und an Mexico City als „Best Medium Kitchen". Qatar Airways würdigte das Team in Bangalore als besten indischen Caterer. SPIRIANT erhielt für das Design des Lufthansa Premium Economy Class-Geschirrs den renommierten Good Design Award.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung In den ersten drei Monaten des Jahres hat sich der Umsatz des Geschäftsfelds Catering positiv entwickelt. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 15,7 Prozent auf 672 Mio. EUR. Währungsbereinigt ergab sich eine Erhöhung um 3,8 Prozent. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Gesellschaften trugen mit 5 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei.

Der Außenumsatz stieg auf 534 Mio. EUR (+20,0 Prozent). Der Innenumsatz hat sich um 1,5 Prozent auf 138 Mio. EUR erhöht.

Die sonstigen Erträge lagen mit 23 Mio. EUR um 9 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist vor allem auf gestiegene Wechselkursgewinne zurückzuführen. Insgesamt erhöhten sich die Gesamterlöse um 100 Mio. EUR auf 695 Mio. EUR.

Die betrieblichen Gesamtaufwendungen waren mit 693 Mio. EUR 15,5 Prozent höher als im Vorjahr. Der Materialaufwand stieg vornehmlich aufgrund des erhöhten Umsatzvolumens um 14,2 Prozent auf 290 Mio. EUR. Der Personalaufwand stieg im Wesentlichen durch eine auftragsbezogen gestiegene Mitarbeiterzahl um 17,3 Prozent auf 265 Mio. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 16 Mio. EUR um 1 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich hauptsächlich durch das höhere Geschäftsvolumen sowie durch gestiegene Aufwendungen für Mieten und Fremdpersonal auf 122 Mio. EUR (+16,2 Prozent) erhöht. Das Beteiligungsergebnis lag mit –3 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau (Vorjahr: –1 Mio. EUR). LSG Sky Chefs konnte in den ersten drei Monaten des Jahres das EBIT um 5 Mio. EUR auf –1 Mio. EUR steigern. Das Adjusted EBIT lag mit –3 Mio. EUR (Vorjahr: –6 Mio. EUR) leicht unter dem EBIT. Die Segmentinvestitionen fielen mit 15 Mio. EUR um 5 Mio. EUR geringer aus als im Vorjahreszeitraum.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – März 2015	Jan. – März 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	152	158	–3,8
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	84	95	–11,6
EBIT	Mio. €	–81	–20	–305,0
Adjusted EBIT	Mio. €	–93	–20	–365,0
EBITDA*	Mio. €	–70	5	–
Segmentinvestitionen	Mio. €	5	7	–28,6
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	6 288	6 124	2,7

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Der Bereich Sonstige umfasst die Service- und Finanzgesellschaften der Lufthansa Group. Dazu gehören neben AirPlus und den Konzernfunktionen die in der Lufthansa Group verbliebenen Gesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services.

Entwicklung Gesellschaften Das erste Quartal 2015 zeichnet sich durch ein starkes internationales Geschäftsreisewachstum aus: AirPlus-Kunden weltweit haben in den ersten drei Monaten 8 Prozent mehr für Geschäftsreisen ausgegeben als im Vorjahreszeitraum. Allein innerhalb der Kategorie „Flug“ haben Unternehmen 7,5 Prozent mehr ausgegeben und 7,3 Prozent mehr geschäftliche Flugreisen gebucht.

Auch das Ergebnis entwickelte sich positiv. Das EBIT konnte aufgrund des starken Volumenwachstums, aber auch durch positive Währungseffekte um 50 Prozent auf 16 Mio. EUR gesteigert werden. Das Adjusted EBIT betrug 16 Mio. EUR.

Die Nachfolgegesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services sind in unterschiedlichen Geschäftsbereichen tätig. Die Unternehmen zählen unter anderem zu den weltweit führenden IT-Anbietern in der Airline-Industrie. Die Gesellschaften bieten Beratungsleistungen sowie eine umfassende Palette erfolgreicher, innovativer und vielfach marktführender IT-Produkte für die Aviation-Branche. Mehr als 300 Airline-Kunden vertrauen auf die technologische Expertise und das fundierte Airline-Know-how von Lufthansa Systems. Lufthansa Systems ist mit Standorten und Tochtergesellschaften in 16 Ländern vertreten. Weiterhin bietet die Lufthansa Industry Solutions Prozessberatung und Systemintegration sowie Unterstützung bei der Digitalisierung von Geschäftsprozessen an. Hierbei umfasst die Kundenbasis sowohl mittelständische Unternehmen als auch DAX-30-Konzerne.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die Nachfolgegesellschaften im Berichtszeitraum ein EBIT in Höhe von 21 Mio. EUR und lagen damit 16 Mio. EUR über dem Vorjahr. Diese signifikante Erhöhung des EBIT ist im Wesentlichen auf eine Kaufpreisanpassung im Rahmen des Verkaufs des Infrastrukturbereichs der Lufthansa Systems AG zurückzuführen.

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 381 Mio. EUR über dem Vorjahreswert (+136,6 Prozent). Die betrieblichen Aufwendungen stiegen auf 505 Mio. EUR (+141,6 Prozent). Das EBIT belief sich auf –124 Mio. EUR (Vorjahr: –48 Mio. EUR), das Adjusted EBIT erreichte –123 Mio. EUR (Vorjahr: –48 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis ist im Wesentlichen durch höhere Kursverluste im Vergleich zum Vorjahr geprägt.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war weiterhin geprägt durch ein negatives Kursergebnis, welches in diesem Segment verbucht wird. Die Gesamterlöse stiegen auf 776 Mio. EUR (Vorjahr: 468 Mio. EUR), während die betrieblichen Aufwendungen auf 860 Mio. EUR stiegen (Vorjahr: 494 Mio. EUR). Der Anstieg in den Erlösen wie auch in den Aufwendungen ist bedingt durch stark erhöhte Kursgewinne und -verluste. Das EBIT betrug –81 Mio. EUR (Vorjahr: –20 Mio. EUR), das Adjusted EBIT –93 Mio. EUR (Vorjahr: –20 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken und Chancen ausgesetzt. Die stets auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme sollen frühzeitig Risiken und Chancen erkennen sowie Maßnahmen aufzeigen, um das Handeln danach auszurichten. Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement-System und zur Risiko- und Chancensituation der Lufthansa Group finden Sie im Geschäftsbericht 2014 ab S. 100.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2015 haben sich im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2014 ausführlich dargestellten Risiken und Chancen insbesondere folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben.

Die Wahrscheinlichkeit eines Austritts Griechenlands aus der Eurozone ist gewachsen, Auswirkungen auf andere Mitglieder der Eurozone sowie die wirtschaftliche Erholung der Eurozone werden als gering geschätzt. Allerdings wird eine erhöhte Volatilität des Anleihemarktes erwartet.

Durch die anhaltende Russland-Krise und die gegen Russland verhängten Sanktionen besteht das Risiko einer zunehmend negativen Passagier- und Frachtgeschäftsentwicklung mit entsprechenden Erlösrückgängen.

Die chinesische Regierung hat das erwartete Wachstum des Bruttoinlandsprodukts für 2015 auf 7 Prozent herabgestuft. Eine noch schärfere Kontraktion der chinesischen Wirtschaft könnte sich negativ auf das weltweite Wachstum auswirken.

Der seit November 2014 zu beobachtende Ölpreisverfall wirkt sich positiv auf erdölimportierende Länder aus, hat jedoch auch erheblichen Einfluss auf die finanzielle Lage vieler erdölexportierender Staaten. Länder mit einer angespannten Haushaltslage könnten sich gezwungen sehen, ihre Ausgaben erheblich einzuschränken, was sich auf die jeweilige politische Stabilität auswirken könnte. Indirekt könnten aufgrund enger wirtschaftlicher Verbindungen auch viele weitere Länder von solchen Entwicklungen betroffen sein.

Ein weiteres Sinken des Zinsniveaus als Folge der Geldpolitik mit Auswirkungen auf die Höhe der zu bilanzierenden Pensionsverpflichtungen und damit auf das Eigenkapital kann für die Folgequartale nicht völlig ausgeschlossen werden.

Der Unfall der Germanwings-Maschine am 24. März 2015 kann zu veränderten und neuen Risiken führen, zum Beispiel durch Auswirkungen auf die Marken der Lufthansa Group, durch das Erfordernis zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen oder weiterer finanzieller Schadensabsicherung durch Versicherungen. Diese und weitere Aspekte werden analysiert und im Hinblick auf ihre Risikorelevanz bewertet.

Trotz aller Bemühungen, in konstruktiven Verhandlungen gemeinsam tragfähige Lösungen zu erarbeiten, konnten wiederholte Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit nicht verhindert werden. In Anbetracht des aktuellen Verhandlungsstands kann weiterhin nicht ausgeschlossen werden, dass es in näherer Zukunft zu erneuten Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit kommen könnte. Neben der Schädigung der Reputation der Lufthansa Group als zuverlässigem Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und Zusatzkosten.

Unter Berücksichtigung aller bekannten Sachverhalte werden gegenwärtig keine Risiken identifiziert, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Lufthansa Group gefährden können.

Nachtragsbericht

Die Lufthansa Group hat der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit am 29. April 2015 eine Gesamtschlichtung aller offenen Tarifverträge angeboten. Dies war eine zentrale Forderung der Gewerkschaft. Bislang hatte die Lufthansa Group eine Gesamtschlichtung mit dem Argument abgelehnt, dass noch nicht über alle Tarifverträge verhandelt worden sei und man zudem die Forderungen der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit zu einigen Verträgen noch nicht kenne, die die Gewerkschaft selbst gekündigt hatte.

Vor dem Hintergrund der Begrenzung des Investitionsvolumens für die Jahre 2016 und 2017 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG am 28. April 2015 beschlossen, die Investitionen neu zu priorisieren und im Zuge dessen beispielsweise den Bau des neuen Frachtzentrums der Lufthansa Cargo am Flughafen Frankfurt am Main um mindestens zwei Jahre zu verschieben. Im Zusammenhang mit den Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für dieses Projekt wurden bisher rund 50 Mio. EUR investiert.

Prognosebericht

BIP-Wachstum

in %	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*
Welt	2,8	3,3	3,5	3,5	3,6
Europa	1,8	2,1	2,1	2,0	1,9
Deutschland	2,1	2,2	2,0	1,6	1,5
Nordamerika	2,7	2,7	2,6	2,4	2,7
Südamerika	0,6	2,1	2,9	3,3	3,6
Asien / Pazifik	4,8	5,1	5,1	5,2	5,4
China	6,5	6,5	6,6	6,6	6,9
Naher Osten	2,3	3,5	4,3	4,7	4,8
Afrika	3,7	4,6	5,1	5,0	5,1

Quelle: Global Insight World Overview per 15.04.2015.
* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Nach einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,8 Prozent im Jahr 2014 wird auch für das Geschäftsjahr 2015 mit einem Wachstum von 2,8 Prozent gerechnet. Zu dieser Entwicklung tragen ein weltweiter Rückgang von Inflation, wieder angestiegene Konsumausgaben und eine in vielen Regionen unterstützende Geldpolitik bei. Die am stärksten wachsende Weltregion ist Asien/Pazifik mit einer Wachstumsrate von 4,8 Prozent. Für Nordamerika wird ein Wachstum von 2,7 Prozent prognostiziert, für Südamerika 0,6 Prozent.

Für die Europäische Union wird 2015 ein Wirtschaftswachstum von 1,8 Prozent prognostiziert. Wachstumsstarke Länder der Europäischen Union sind Deutschland mit 2,1 Prozent und Großbritannien mit 2,6 Prozent erwartetem Wirtschaftswachstum. Die südeuropäischen Länder weisen mittlerweile sehr uneinheitliche Wachstumsraten auf. Spanien zählt mit einer erwarteten Wachstumsrate von 2,6 Prozent zu den wachstumsstarken Ländern. Ein negatives Wachstum wird in diesem Jahr nur noch für Zypern erwartet.

Die gesamtwirtschaftliche Prognose entspricht somit weitestgehend den bisherigen Einschätzungen der Lufthansa Group.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung beinhalten die Terminkurse die Erwartung leicht steigender Preise. Insgesamt wird das Ölpreisniveau jedoch weiterhin stark durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Es ist daher auch für das restliche Jahr 2015 mit volatilen Kerosinpreisen zu rechnen.

Die Entwicklung des Euros wird auch im Jahr 2015 maßgeblich von den Maßnahmen der Zentralbanken bestimmt. Bis Jahresende wird mit einer weiteren Abwertung des Euros, wenn auch in abgeschwächter Form, gerechnet. Das größte Abwertungspotenzial liegt derzeit laut Analystenmehrheit gegenüber dem US-Dollar (4 Prozent), dem Chinesischen Renminbi (3 Prozent) sowie gegenüber dem Britischen Pfund (3 Prozent). Die Prognosen zu den Wechselkursentwicklungen gegenüber dem Japanischen Yen und dem Schweizer Franken sehen bis Jahresende volatile Seitwärtsbewegungen voraus.

Branchenausblick Die IATA rechnet unter Berücksichtigung der Prognosen für das weltweite Wirtschaftswachstum mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 7,0 Prozent (Vorjahr: 5,7 Prozent), welches sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich darstellt. Der Branchenverband prognostiziert das höchste Wachstum für den Mittleren Osten (13,9 Prozent), gefolgt von Asien/Pazifik (7,7 Prozent) und Lateinamerika (6,0 Prozent). Europa (5,5 Prozent), Afrika (5,1 Prozent) und Nordamerika (3,1 Prozent) sollen vergleichsweise weniger stark wachsen.

Ausblick Lufthansa Group In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres haben sich die Ergebnisse der Lufthansa Group in einem von volatilen Einflussfaktoren geprägten Umfeld solide entwickelt. Alle operativen Geschäftsfelder haben zu der erreichten Ergebnisverbesserung beigetragen. Besonders erfolgreich waren SWISS und Lufthansa Cargo. Umfangreiche Streiks bei Lufthansa Passage und Germanwings sowie Ergebnisbelastungen aus der Abwertung des Venezolanischen Bolivars verhinderten eine bessere Ergebnisentwicklung bei Lufthansa Passage.

Bei den Airlines standen erheblichen Einsparungen in den Treibstoffkosten operative Belastungen aus veränderten Wechselkursen und niedrigeren Zinsniveaus gegenüber. Die Service-Gesellschaften konnten sich stabil entwickeln. Die Lufthansa Group bewegte sich damit im Rahmen der operativen und finanziellen Prognose.

Durchschnittserlöse in der Passage Airline Gruppe entwickeln sich regional unterschiedlich Die Nachfrage wird sich für die Passage Airline Gruppe in allen Regionen stabil entwickeln. Die Durchschnittserlöse verhalten sich jedoch sehr unterschiedlich. Während auf den wichtigen Strecken nach Nordamerika insbesondere währungsbedingt höhere Durchschnittserlöse erzielt werden können und Europa stabil bleibt, wird das Asien- und Afrika-Geschäft zunehmend durch den steigenden Wettbewerb belastet. Der Einfluss der Wechselkurse auf die Umsatzentwicklung nimmt tendenziell weiter zu.

Für das Gesamtjahr erwartet Lufthansa Passage unverändert eine deutliche Steigerung des Ergebnisniveaus. Die bisherigen Streiks und das tragische Unglück des Germanwings-Flugs 4U 9525 haben zwar deutlich negative Auswirkungen auf die Vorausbuchungen, ändern diese qualitative Prognose jedoch nicht. Die absolute Höhe des Ergebnisses zum Jahresende wird neben den für alle Airlines der Passage Airline Gruppe geltenden Parametern in besonderem Maße vom weiteren Nachfrageverhalten der Kunden abhängen. Germanwings erwartet unverändert, im Geschäftsjahr 2015 operativ profitabel zu sein.

SWISS rechnet mit einem Adjusted EBIT leicht über dem Vorjahresniveau. Der starke Schweizer Franken wird sich negativ auf die Erträge und das operative Geschäft auswirken. Die Treibstoffkosten werden im Zusammenhang mit dem niedrigen Ölpreis aber auch positive Effekte auf das Ergebnis haben.

Austrian Airlines erwartet 2015 weitere ergebnisverbessernde Effekte aus dem erfolgreichen Restrukturierungsprogramm. Die laufende Anpassung von Kapazitäten und Vermarktungsaktivitäten trägt dazu bei, die Erlöse zu stärken. Austrian Airlines erwartet für 2015 unverändert eine deutliche Steigerung des Adjusted EBIT.

Die Ergebnisverbesserung der einzelnen Airlines wird ganz wesentlich von der Differenz zwischen Einsparungen aus gesunkenen Treibstoffkosten und sinkenden Durchschnittserlösen bestimmt werden. Alle Verbund-Airlines sind in der Lage, ihre Kapazitäten an nachhaltige Veränderungen in der Nachfrage anzupassen. Volatile Ölpreise, Wechselkursrisiken, Kapazitäts- und Preisentwicklung im Markt sowie Streikrisiken werden das Ergebnisniveau letztendlich bestimmen. Die im Geschäftsbericht 2014 genannten Annahmen für die operative Entwicklung der Passage Airline Gruppe bestehen unverändert fort.

Kennzahlen Prognosen Passage Airline Gruppe

	Prognose 2015
Flüge (Anzahl)	weitere Reduzierung
Kapazität (ASK)	ca. +3 %
Absatz (RPK)	stärker als Kapazitätswachstum
Sitzladefaktor (SLF)	leicht steigend
Preisniveau (Durchschnittserlöse)	deutlich rückläufig*
Stückerlöse (RASK)	deutlich rückläufig*
Stückkosten (CASK, exkl. Treibstoff)	leicht rückläufig*

* Währungsbereinigt.

Übrige Geschäftsfelder erwarten unverändert stabilen Geschäftsverlauf Das Geschäftsfeld Logistik erwartet für 2015 unverändert ein solides Wachstum der Luftfrachtmärkte, auf dessen Grundlage das Adjusted EBIT leicht gesteigert werden soll. Die Umsatzerlöse werden aufgrund gesunkener Kerosinzuschläge, aber gleichzeitig positiver Wechselkursentwicklung ungefähr auf Vorjahresniveau liegen. Lufthansa Cargo wird ihre Kapazitäten weiterhin marktgerecht steuern und an die jeweilige Nachfragesituation anpassen, um eine möglichst hohe Kapazitätsauslastung und stabile Durchschnittserlöse zu erzielen.

Lufthansa Technik wird 2015 das Adjusted EBIT des Vorjahres trotz mit dem Markt wachsender Umsätze voraussichtlich nicht erreichen und erwartet daher unverändert ein Adjusted EBIT, das leicht unter Vorjahr liegt. Grund hierfür sind insbesondere erhöhte Aufwendungen für innovative Produktentwicklungen und der Ausbau der Verbundstruktur.

LSG Sky Chefs rechnet für das Gesamtjahr 2015 unverändert mit einer Umsatzverbesserung und einer deutlichen Ergebnissteigerung. Von zentraler Bedeutung bleibt die strukturelle Erhöhung des Ergebnisniveaus. Hierzu sollen die laufenden Programme zur Effizienzsteigerung, insbesondere in den Regionen Nordamerika und Europa, beitragen. Außerdem wird diese Entwicklung durch den Ausbau der Marktführerschaft und den selektiven Ausbau des Geschäfts mit Produkten in angrenzenden Märkten unterstützt.

Ergebnisprognose wird bestätigt Die Lufthansa Group erwartet für das Geschäftsjahr 2015 unverändert ein Adjusted EBIT von mehr als 1,5 Mrd. EUR vor Streikkosten. Die Kosten der bisherigen Streiks bei Lufthansa Passage und Germanwings werden das Ergebnis im Gesamtjahr mit rund 100 Mio. EUR belasten. Die Chancen, den in der Prognose genannten Mindestwert deutlich zu übertreffen, sind allerdings gesunken.

Wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben vor allem die zuvor genannten Faktoren: der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack, die Wechselkurse des Euros insbesondere zum US-Dollar und dem Schweizer Franken, die Durchschnittserlöse der Passage Airline Gruppe sowie der weitere Verlauf der Tarifverhandlungen bei Lufthansa Passage. Für die Lufthansa Passage kommt insbesondere das weitere Nachfrageverhalten der Kunden als Ergebnisrisiko hinzu.

Ergebnisprognosen 2015 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz		Adjusted EBIT	
	Umsatz 2014 in Mio. €	Prognose für 2015	Adjusted EBIT 2014 in Mio. €	Prognose für 2015
Lufthansa Passage	17 098		399	deutlich über Vorjahr
SWISS	4 241		278	leicht über Vorjahr
Austrian Airlines	2 069		9	deutlich über Vorjahr
Überleitung	–88		15	
Passage Airline Gruppe	23 320	leicht unter Vorjahr	701	deutlich über Vorjahr
Logistik	2 435	auf Vorjahresniveau	123	leicht über Vorjahr
Technik	4 337	leicht über Vorjahr	380	leicht unter Vorjahr
Catering	2 633	deutlich über Vorjahr	88	deutlich über Vorjahr
IT Services	646	Auflösung des Geschäftsfelds	44	Auflösung des Geschäftsfelds
Sonstige	0		–161	deutliche Verbesserung
Innenumsätze / Überleitung	–3 360		–4	
Lufthansa Group	**30 011**	**leicht unter Vorjahr**	**1 171**	**größer als 1,5 Mrd. €**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – März 2015

in Mio. €	**Jan. – März 2015**	Jan. – März 2014*
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	5 419	5 161
Andere Betriebserlöse	1 554	1 301
Umsatzerlöse	**6 973**	**6 462**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	76	46
Sonstige betriebliche Erträge	837	476
Materialaufwand	–3 977	–3 933
Personalaufwand	–1 922	–1 798
Abschreibungen	–374	–340
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1 746	–1 122
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**–133**	**–209**
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	–13	–13
Übriges Beteiligungsergebnis	2	5
Zinserträge	94	50
Zinsaufwendungen	–92	–111
Übrige Finanzposten	498	–29
Finanzergebnis	**489**	**–98**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**356**	**–307**
Ertragsteuern	75	59
Ergebnis nach Ertragsteuern	**431**	**–248**
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–6	–4
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**425**	**–252**
„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	**0,92**	**–0,55**

* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar – März 2015

in Mio. €	**Jan. – März 2015**	Jan. – März 2014
Ergebnis nach Ertragsteuern	**431**	**–248**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	333	–17
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	–520	–14
Folgebewertung von Cashflow Hedges	527	–198
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	–	–1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	7	4
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	–129	49
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	–2 896	–589
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	800	134
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	**–1 878**	**–632**
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	**–1 447**	**–880**
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	–13	–6
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	**–1 460**	**–886**

Konzernbilanz

zum 31. März 2015

Aktiva

in Mio. €	**31.03.2015**	31.12.2014	31.03.2014
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 261	1 197	1 188
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	409	390	377
Flugzeuge und Reservetriebwerke	14 321	13 572	12 856
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	1 192	1 083	960
Übriges Sachanlagevermögen	2 153	2 109	2 072
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	469	445	388
Übrige Beteiligungen	165	776	460
Langfristige Wertpapiere	20	10	20
Ausleihungen und Forderungen	519	515	511
Derivative Finanzinstrumente	1 486	599	276
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	12	11	18
Effektive Ertragsteuerforderungen	32	31	39
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	2 278	1 489	924
Langfristige Vermögenswerte	**24 317**	**22 227**	**20 089**
Vorräte	709	700	649
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 843	3 995	4 211
Derivative Finanzinstrumente	801	456	343
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	163	147	155
Effektive Ertragsteuerforderungen	107	122	51
Wertpapiere	2 216	1 785	2 817
Bankguthaben und Kassenbestände	917	953	857
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	92	89	77
Kurzfristige Vermögenswerte	**9 848**	**8 247**	**9 160**
Bilanzsumme	**34 165**	**30 474**	**29 249**

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	**31.03.2015**	31.12.2014	31.03.2014
Gezeichnetes Kapital	1 185	1 185	1 180
Kapitalrücklage	170	170	154
Gewinnrücklagen	–804	1 237	3 101
Übrige neutrale Rücklagen	1 532	1 321	987
Konzernergebnis	425	55	–252
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	**2 508**	**3 968**	**5 170**
Minderheitenanteile	71	63	54
Eigenkapital	**2 579**	**4 031**	**5 224**
Pensionsrückstellungen	10 211	7 231	5 378
Sonstige Rückstellungen	621	601	581
Finanzschulden	5 347	5 364	4 728
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	125	136	164
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 195	1 179	1 169
Derivative Finanzinstrumente	388	719	492
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	288	239	157
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**18 175**	**15 469**	**12 669**
Sonstige Rückstellungen	1 063	953	789
Finanzschulden	627	594	556
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5 043	4 635	4 770
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4 209	2 848	3 854
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 022	924	978
Derivative Finanzinstrumente	1 197	766	205
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	190	228	204
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Vermögensgruppen	60	26	–
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**13 411**	**10 974**	**11 356**
Bilanzsumme	**34 165**	**30 474**	**29 249**

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 31. März 2015

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage*	Marktbewertung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiverwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	**Summe übrige neutrale Rücklagen**	Gewinnrücklagen*	Konzernergebnis	**Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital**	Minderheitenanteile	**Gesamt Eigenkapital**
Stand am 31.12.2013	**1 180**	**886**	**332**	**270**	**236**	**328**	**1 166**	**2 511**	**313**	**6 056**	**52**	**6 108**
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–732	–	–	–	–	–	1 045	–313	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–4	–4
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzern-/ Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–252	–252	4	–248
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	–163	–17	–	1	–179	–455	–	–634	2	–632
Stand am 31.03.2014	**1 180**	**154**	**169**	**253**	**236**	**329**	**987**	**3 101**	**–252**	**5 170**	**54**	**5 224**
Stand am 31.12.2014	**1 185**	**170**	**407**	**364**	**236**	**314**	**1 321**	**1 237**	**55**	**3 968**	**63**	**4 031**
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	55	–55	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–4	–4
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–1	–1
Konzern-/ Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	425	425	6	431
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	–122	333	–	–	211	–2 096	–	–1 885	7	–1 878
Stand am 31.03.2015	**1 185**	**170**	**285**	**697**	**236**	**314**	**1 532**	**–804**	**425**	**2 508**	**71**	**2 579**

* Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – März 2015

in Mio. €	**Jan. – März 2015**	Jan. – März 2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	**828**	**1 407**
Ergebnis vor Ertragsteuern	356	–307
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	373	340
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	22	13
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	–23	–10
Beteiligungsergebnis	11	8
Zinsergebnis	–2	61
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern	–65	–66
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	–646	41
Veränderung des Working Capitals[1]	1 368	775
Operativer Cashflow	**1 394**	**855**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–776	–826
Investitionen in Finanzanlagen	–39	–28
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	–108	–16
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	0	46
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	–90	–
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	–	–1
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	–	–4
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	21	30
Zinseinnahmen	124	87
Erhaltene Dividenden	6	52
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	**–862**	**–660**
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	–406	–383
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	28	754
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	**–1 240**	**–289**
Kapitalerhöhung	–	–
Transaktionen mit Minderheiten	–	–
Aufnahme Finanzschulden	182	34
Rückführung Finanzschulden	–318	–1 119
Gewinnausschüttung	–4	–4
Zinsausgaben	–58	–116
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	**–198**	**–1 205**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**–44**	**–639**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	41	–6
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.03.[2]	**825**	**762**
Wertpapiere	2 216	2 817
Flüssige Mittel[2]	**3 041**	**3 579**
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel	428	–974

[1] Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.
[2] Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2015: in Höhe von 92 Mio. EUR, 2014: in Höhe von 95 Mio. EUR).

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen die Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestände ohne Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristigen Wertpapiere.

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 31. März 2015 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt; die Darstellung erfolgt in verkürzter Form.

Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die zum 1. Januar 2015 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 31. März 2015 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 zugrunde lagen. Die erstmals ab 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Veränderungen des Konsolidierungskreises hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.04.2014 bis 31.03.2015

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
FL Falcon Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	25.04.14		Gründung
FL Uranus Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	25.04.14		Gründung
FG Honest Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	15.07.14		Gründung
Common Ground BRE GmbH, Frankfurt am Main	10.09.14		Gründung
Common Ground CGN GmbH, Frankfurt am Main	10.09.14		Gründung
Common Ground DUS GmbH, Frankfurt am Main	10.09.14		Gründung
Common Ground HAM GmbH, Frankfurt am Main	11.09.14		Gründung
Common Ground BER GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Common Ground HAJ GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Common Ground NUE GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Common Ground STR GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	07.10.14		Gründung
Muller Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
SMFL Y Lease, Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Lahm Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Mitsubishi UFJ Lease & Finance Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
IBJ Leasing, Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
NTT Finance, Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	26.02.15		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	26.02.15		Gründung
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Wien, Österreich	01.03.15		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 5, Salzburg, Österreich		17.04.14	Fusion
Lufthansa WorldShop GmbH, Frankfurt am Main		26.06.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 3, Salzburg, Österreich		18.07.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 11, Salzburg, Österreich		11.12.14	Fusion
AUA 2006 MSN 263 Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln		15.12.14	Liquidation
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Foc-Golf oHG, Grünwald		01.01.15	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 8, Salzburg, Österreich		20.02.15	Fusion
Geschäftsfeld Logistik			
Jettainer Americas, Inc., Wilmington, USA	01.10.14		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, Frankfurt am Main		13.06.14	Fusion
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	01.01.15		Erstmals konsolidiert
Geschäftsfeld Catering			
Supply Chain S.à.r.l., Sennigerberg, Luxemburg	01.04.14		Erstmals konsolidiert
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	08.10.14		Gründung
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	05.11.14		Gründung

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.04.2014 bis 31.03.2015

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Sonstige			
LSY GmbH, Kelsterbach	18.11.14		Gründung
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Kelsterbach	16.12.14		Gründung
INF Services GmbH & Co. KG, Kelsterbach	16.12.14		Gründung
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	17.12.14		Gründung
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Kelsterbach		19.03.15	Aufspaltung

2) Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung und Segmentberichterstattung

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	**Konzern 31.03.2015**	Jahresabschluss 31.12.2014	Konzern 31.03.2014
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	42	54	65
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	50	35	12
Eigenkapital / Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	60	26	–

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im Lagebericht auf S. 3–24 zu finden.

3) Saisonalität

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist vor allem durch das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe saisonalen Einflüssen ausgesetzt. So sind die Umsätze im ersten und vierten Quartal wegen des schwächeren Reiseverkehrs in der Regel niedriger, während im zweiten und dritten Quartal regelmäßig höhere Umsatzerlöse und operative Gewinne erzielt werden.

4) Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten

in Mio. €	**31.03.2015**	31.12.2014
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	978	889
Aus Gewährleistungsverträgen	1 128	1 046
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	48	47
Rechtliche Risiken	65	66
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	55	55
	2 274	**2 103**

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für rechtliche Risiken beziehungsweise für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 65 Mio. EUR (zum 31.12.2014: 66 Mio. EUR) beziehungsweise 55 Mio. EUR (zum 31.12.2014: 55 Mio. EUR) verzichtet.

Aus bereits zum Jahresende 2014 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über drei Canadair Regional Jet 700 ergaben sich im ersten Quartal 2015 finanzielle Zuflüsse von 13 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von acht weiteren Canadair Regional Jet 700 werden bis zum Jahresende 2015 finanzielle Zuflüsse von 35 Mio. EUR erwartet.

Ende März 2015 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 17,3 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2014 betrug das Bestellobligo 16,5 Mrd. EUR.

Die Lufthansa Group hat der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit am 29. April 2015 eine Gesamtschlichtung aller offenen Tarifverträge angeboten. Dies war eine zentrale Forderung der Gewerkschaft. Bislang hatte die Lufthansa Group eine Gesamtschlichtung mit dem Argument abgelehnt, dass noch nicht über alle Tarifverträge verhandelt worden sei und man zudem die Forderungen der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit zu einigen Verträgen noch nicht kenne, die die Gewerkschaft selbst gekündigt hatte.

Vor dem Hintergrund der Begrenzung des Investitionsvolumens für die Jahre 2016 und 2017 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG am 28. April 2015 beschlossen, die Investitionen neu zu priorisieren und im Zuge dessen beispielsweise den Bau des neuen Frachtzentrums der Lufthansa Cargo am Flughafen Frankfurt am Main um mindestens zwei Jahre zu verschieben. Im Zusammenhang mit den Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für dieses Projekt wurden bisher rund 50 Mio. EUR investiert.

5) Finanzinstrumente und Finanzschulden

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die einzelnen Stufen sind dabei folgendermaßen definiert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.

Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Vermögenswerte 31.03.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	362	–	362
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	**–**	**362**	**–**	**362**
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**1 925**	**–**	**1 925**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	320	1	–	321
Fremdkapitalinstrumente	–	1 899	–	1 899
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt	**320**	**1 900**	**–**	**2 220**
Vermögenswerte gesamt	**320**	**4 187**	**–**	**4 507**

Verbindlichkeiten 31.03.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	97	–	97
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1 488	–	1 488
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**1 585**	**–**	**1 585**

Zum 31. Dezember 2014 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte 31.12.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	204	–	204
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	**–**	**204**	**–**	**204**
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**851**	**–**	**851**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	847	58	–	905
Fremdkapitalinstrumente	–	1 494	–	1 494
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt	**847**	**1 552**	**–**	**2 399**
Vermögenswerte gesamt	**847**	**2 607**	**–**	**3 454**

Verbindlichkeiten 31.12.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	517	–	517
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	968	–	968
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**1 485**	**–**	**1 485**

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und -swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie den Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Die beizulegenden Zeitwerte der Fremdkapitalinstrumente entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente.

Für flüssige Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten ist der Buchwert als realistische Schätzung des beizulegenden Zeitwerts anzunehmen.

Finanzschulden
Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Bei den Anleihen entsprechen die Marktwerte den Börsennotierungen. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

Finanzschulden

	31.03.2015		31.12.2014	
in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 255	1 309	1 468	1 535
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 135	1 138	1 057	1 061
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 584	3 760	3 433	3 584
	5 974	**6 207**	**5 958**	**6 180**

6) Ergebnis je Aktie

		31.03.2015	31.03.2014
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	**0,92**	**–0,55**
Konzernergebnis	Mio. €	425	–252
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		462 772 266	461 074 820
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	**0,92**	**–0,55**
Konzernergebnis	Mio. €	425	–252
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	0	0
– Laufende und latente Steuern	Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	425	–252
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		462 772 266	461 074 820

7) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 29.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

8) Segmentberichterstattung

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2014 wurde die Segmentberichterstattung im Hinblick auf die konzernweite Einführung von neuen Steuerungskennzahlen angepasst. Anstelle der bisher verwendeten Ergebniskennzahlen „operatives Ergebnis“ und „Segmentergebnis“ treten „EBIT“ (Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zuzüglich Beteiligungsergebnis) und „Adjusted EBIT“ (EBIT um fest definierte Bewertungs- und Abgangsergebnisse korrigiert). Als vermögensorientierte Kennzahl wird nunmehr das „gebundene Kapital“ (Bilanzsumme im Wesentlichen korrigiert um nicht zinstragende Verbindlichkeiten) anstelle der bisherigen Größen „Segmentvermögen“ und „Segmentschulden“ angegeben.

Weiterhin wird das bisherige Segment „IT Services“ aufgrund des bevorstehenden Abgangs des darin enthaltenen Bereichs „IT-Infrastrukturleistungen“ seit Beginn des Geschäftsjahres nicht mehr als separat berichtetes operatives Segment dargestellt. Die verbleibenden IT-Funktionen gehen in den „Service- und Finanzfunktionen“ auf und werden als Teil der „Sonstige“ dargestellt.

Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend dargestellt beziehungsweise angepasst.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – März 2015

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	**Summe berichtspflichtige operative Segmente**	Sonstige	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	4 996	607	768	534	6 905	68	–	6 973
davon Verkehrserlöse	4 711	593	–	–	5 304	–	115	5 419
Konzerninnenumsätze	161	7	481	138	787	84	–871	–
Umsatzerlöse	**5 157**	**614**	**1 249**	**672**	**7 692**	**152**	**–871**	**6 973**
Übrige betriebliche Erträge	451	33	81	23	588	624	–299	913
Betriebliche Erträge	**5 608**	**647**	**1 330**	**695**	**8 280**	**776**	**–1 170**	**7 886**
Betriebliche Aufwendungen	**5 843**	**600**	**1 225**	**693**	**8 361**	**860**	**–1 202**	**8 019**
davon Materialaufwand	3 432	386	627	290	4 735	47	–805	3 977
davon Personalaufwand	1 094	103	324	265	1 786	137	–1	1 922
davon Abschreibungen	306	18	25	16	365	9	–	374
davon sonstige Aufwendungen	1 011	93	249	122	1 475	667	–396	1 746
Beteiligungsergebnis	**–18**	**5**	**1**	**–3**	**–15**	**3**	**1**	**–11**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	–17	5	1	–3	–14	–	1	–13
EBIT	**–253**	**52**	**106**	**–1**	**–96**	**–81**	**33**	**–144**
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	1	–	–	2	3	–3	1	1
Pensionssondereffekte	–	–	–	–	–	–	–	–
Ergebnis Anlagenabgang	0*	0*	0*	0*	–	15	7	22
Adjusted EBIT[1)]	**–254**	**52**	**106**	**–3**	**–99**	**–93**	**25**	**–167**
Summe der Adjustments								23
Übriges Finanzergebnis								500
Ergebnis vor Ertragsteuern								356
Gebundenes Kapital[2)]	10 103	1 219	3 107	1 348	15 777	1 042	–1 961	14 858
davon aus At-Equity-Beteiligungen	74	60	202	127	463	6	–	469
Segmentinvestitionen[3)]	685	66	19	15	785	5	25	815
davon aus At-Equity-Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 154	4 665	19 972	32 490	112 281	6 288	0	118 569

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

1) Zur detaillierten Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

2) Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (unter anderem Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

3) Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – März 2014

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	**Summe berichts-pflichtige operative Segmente**	Sonstige	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	4 744	576	634	445	6 399	63	–	6 462
davon Verkehrserlöse	4 483	566	–	–	5 049	–	112	5 161
Konzerninnenumsätze	156	7	419	136	718	95	–813	
Umsatzerlöse	**4 900**	**583**	**1 053**	**581**	**7 117**	**158**	**–813**	**6 462**
Sonstige Erträge	271	23	68	14	376	310	–164	522
Gesamterlöse	**5 171**	**606**	**1 121**	**595**	**7 493**	**468**	**–977**	**6 984**
Betriebliche Aufwendungen	**5 460**	**584**	**1 021**	**600**	**7 665**	**494**	**–966**	**7 193**
davon Materialaufwand	3 408	417	535	254	4 614	49	–730	3 933
davon Personalaufwand	1 038	97	304	226	1 665	133	–	1 798
davon Abschreibungen	275	14	22	15	326	13	1	340
davon sonstige Aufwendungen	739	56	160	105	1 060	299	–237	1 122
Beteiligungsergebnis	**–22**	**3**	**6**	**–1**	**–14**	**6**	**0***	**–8**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	–21	3	6	–1	–13	–	–	–13
EBIT	**–311**	**25**	**106**	**–6**	**–186**	**–20**	**–11**	**–217**
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	12	–	–	–	12	–	1	13
Pensionssondereffekte	–	–	–	–	–	–	–	–
Ergebnis Anlagenabgang	9	0*	3	0*	12	0*	–2	10
Adjusted EBIT[1)]	**–332**	**25**	**103**	**–6**	**–210**	**–20**	**–10**	**–240**
Summe der Adjustments								23
Übriges Finanzergebnis								–90
Ergebnis vor Ertragsteuern								–307
Gebundenes Kapital[2)]	8 757	1 129	2 670	1 170	13 726	1 467	–1 854	13 339
davon aus At-Equity-Beteiligungen	60	46	165	111	382	6	–	388
Segmentinvestitionen[3)]	686	72	43	20	821	7	31	859
davon aus At-Equity-Beteiligungen	–	–	1	–	1	–	–	1
Mitarbeiter zum Stichtag	55 811	4 649	20 222	31 906	112 588	6 124	0	118 712

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

1) Zur detaillierten Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

2) Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (unter anderem Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

3) Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

Angaben nach Regionen Januar – März 2015

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord-amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien / Pazifik	Nahost	Afrika	**Summe**
Verkehrserlöse*	3 562	1 605	803	729	186	628	157	83	5 419
Andere Betriebserlöse	620	261	390	300	79	308	81	76	1 554
Umsatzerlöse	**4 182**	**1 866**	**1 193**	**1 029**	**265**	**936**	**238**	**159**	**6 973**

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar – März 2014

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord-amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien / Pazifik	Nahost	Afrika	**Summe**
Verkehrserlöse*	3 540	1 557	677	612	162	569	138	75	5 161
Andere Betriebserlöse	554	188	320	263	49	255	70	53	1 301
Umsatzerlöse	**4 094**	**1 745**	**997**	**875**	**211**	**824**	**208**	**128**	**6 462**

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2014 unter „Erläuterung 43“ ab S. 217 dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen und nehmen andererseits auch Leistungen von diesen in Anspruch. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden unverändert zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen zum Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben. Auch die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2014 ab S. 132 und unter „Erläuterung 44“ ab S. 219 des Konzernanhangs 2014 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Der Vorstand, 4. Mai 2015

Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender

Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines,
Logistik und IT

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services

Dr. Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Personal und Recht

Impressum

Herausgeber
Deutsche Lufthansa AG
Von-Gablenz-Str. 2–6
50679 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion
Andreas Hagenbring (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Christian Schmidt

Konzept und Gestaltung
HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring
+49 69 696–28001

Frédéric Depeille
+49 69 696–28013

Patricia Minogue
+49 69 696–28003

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696–28001
Telefax: +49 69 696–90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Geschäftsberichte in deutscher und englischer Sprache können über unseren Bestellservice im Internet – www.lufthansagroup.com/investor-relations – oder unter oben genannter Adresse angefordert werden.

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:
www.lufthansagroup.com/investor-relations

Finanzkalender 2015/2016

2015

30. Juli Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2015

29. Okt. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2015

2016

17. März Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2015

28. April Hauptversammlung in Hamburg

3. Mai Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2016

2. Aug. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2016

2. Nov. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2016

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen
Bei den in unserem 1. Zwischenbericht 2015 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer 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“, „vorhersagen“, „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.

Hinweis
Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Zwischenbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

www.lufthansa.com
www.lufthansagroup.com/investor-relations
www.lufthansagroup.com/verantwortung