



**Was uns
antreibt.**



**Was uns
ausmacht.**



**Wie wir
arbeiten.**

Konzentriert auf Kurs.

3. Zwischenbericht Jan. – Sept. 2014



Die Lufthansa Group im Überblick

Kennzahlen Lufthansa Group

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. ³⁾ 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. ³⁾ 2013	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	22 624	22 767	-0,6	8 458	8 303	1,9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	18 460	18 664	-1,1	6 994	6 884	1,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	849	663	28,1	735	590	24,6
EBIT	Mio. €	844	616	37,0	762	694	9,8
EBITDA	Mio. €	1 907	2 043	-6,7	1 129	1 183	-4,6
Konzernergebnis	Mio. €	482	247	95,1	561	450	24,7
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	30 961	29 364	5,4	–	–	–
Eigenkapitalquote	%	15,2	19,1	-3,9 P.	–	–	–
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2 262	1 059	113,6	–	–	–
Operativer Cashflow	Mio. €	2 052	3 006	-31,7	308	690	-55,4
Investitionen (brutto)	Mio. €	2 235	1 896	17,9	687	544	26,3
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen							
Vergleichbare operative Marge ¹⁾	%	4,1	3,2	0,9 P.	9,0	7,4	1,6 P.
EBITDA-Marge	%	8,4	9,0	-0,6 P.	13,3	14,2	-0,9 P.
Lufthansa Aktie							
Quartalschlusskurs	€	12,51	14,42	-13,2	–	–	–
Ergebnis pro Aktie	€	1,05	0,54	94,4	1,22	0,98	24,5
Leistungsdaten²⁾							
Fluggäste	Tsd.	81 152	79 784	1,7	31 266	30 311	3,2
Sitzladefaktor	%	80,6	80,3	0,3 P.	85,0	84,1	0,9 P.
Fracht und Post	Tsd. t	1 416	1 453	-2,5	482	489	-1,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,2	68,4	0,8 P.	67,3	66,6	0,7 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 417	31 096	1,0	11 459	11 187	2,4
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	23 727	23 369	1,5	8 920	8 623	3,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	75,5	75,2	0,3 P.	77,8	77,1	0,7 P.
Flüge	Anzahl	762 883	779 727	-2,2	271 494	277 333	-2,1
Mitarbeiter							
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	119 023	117 610	1,2	119 023	117 610	1,2

¹⁾ Kennzahl zur Vergleichbarkeit mit anderen Fluggesellschaften: (operatives Ergebnis + Rückstellungsauflösung)/Umsatz.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Veröffentlichungstag: 30. Oktober 2014.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	39	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	40	Impressum/Kontakt/ Finanzkalender 2015
27	Zwischenabschluss		

Sehr geehrte Damen und Herren,

die ersten neun Monate des Jahres sind für die Lufthansa Group sehr ereignisreich verlaufen.

Bereits im Frühjahr waren wir mit zum Teil massiven Streiks konfrontiert, die unsere Geschäftstätigkeit negativ beeinflussten. Zunächst waren es wieder unternehmensexterne Beschäftigte, von deren Arbeitsniederlegungen wir betroffen waren, bevor die Piloten von Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo im April für drei ganze Tage in den Ausstand traten. Zu diesem Zeitpunkt entwickelte sich auch die Nachfragesituation für unsere Airlines zunehmend ungünstig. Dieser Trend verstärkte sich weiter durch die Streiks. Als Folge stark sinkender Durchschnittserlöse mussten wir so bereits im Juni die Prognose für das Gesamtjahr anpassen.

Nach einem stabilen, aber in den Durchschnittserlösen weiterhin schwachen Sommergeschäft kam es im Spätsommer erneut zu einer Vielzahl von Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit, die das Vertrauen unserer Kunden ebenso belasten wie unser Ergebnis.

Vor diesem schwierigen Hintergrund hat die Lufthansa Group ein akzeptables Ergebnis erreicht. Gerade in den letzten Monaten ist es uns gelungen, durch sinkende Stückkosten und guten Absatz bei weiterhin schwachen Durchschnittserlösen unsere Situation zu stabilisieren. Wir halten daher auch weiterhin an unserem Ergebnisziel von 1 Mrd. EUR in diesem Jahr fest.

Um unsere Investitionen nachhaltig selbst finanzieren zu können, bedarf es aber weiterer großer Anstrengungen. Unsere im Sommer präsentierte Strategie geht auf die mittelfristige Marktsituation ein und setzt den Schwerpunkt auf strukturelle Veränderungen. Wir sehen weiteres Potenzial für profitables Wachstum, insbesondere in den für die stark wachsenden Privatreiseverkehre konzipierten WINGS-Plattformen und den Service-Gesellschaften der Lufthansa Group.

Dass wir parallel zur Optimierung der Kostenstrukturen im Rahmen von SCORE auch an der Struktur der Lufthansa Group arbeiten, zeigt unter anderem die Entwicklung bei Lufthansa Systems. Hier stehen wir kurz vor dem Abschluss eines wegweisenden IT-Outsourcingvertrags. Die IT-Infrastrukturleistungen werden an einen Partner abgegeben. Das Geschäftsfeld IT Services wird 2015 aufgelöst, die verbleibenden Aktivitäten in die Lufthansa

Group integriert. Mit diesen Maßnahmen werden wir ab 2015 durchschnittlich rund 70 Mio. EUR Kosten pro Jahr sparen. Ein weiteres Beispiel für die strukturelle Weiterentwicklung ist die rechtliche Verselbständigung von Miles & More. Dies macht die Gesellschaft künftig noch unabhängiger und unterstützt ihre zukunftsgerechte Positionierung.

Für die erfolgreiche Aufstellung der etablierten Airlines wurden ebenfalls wesentliche Schritte unternommen. Die Überführung der Lufthansa Passage Verkehre außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München auf die Germanwings läuft sehr erfolgreich, sodass die Verluste der Vergangenheit weiter reduziert werden können. Austrian Airlines hat einen wegweisenden neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der die Personalkosten nachhaltig senkt und die Airline wettbewerbsfähig macht. SWISS hat erfolgreich eine Einigung mit einer ihrer Pilotengewerkschaften erzielt, die profitables Wachstum auf der Langstrecke ermöglicht. Und unter anderem durch die Veränderungen in der Alters- und Übergangsvorsorge wollen wir auch in der Lufthansa Passage nachhaltige Strukturen ermöglichen.

Auch deshalb ringen wir weiter mit der Vereinigung Cockpit um die unumgängliche Reform der Versorgungsansprüche der Piloten von Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings. Zunächst werden wir nun aber auf Langstrecken mit hohem Privatreiseanteil bis zu 14 Airbus A340 der Lufthansa Passage weiterbetreiben. Die ersten werden mit alternativen Cockpitcrews bereedert. Auf diesem Wege schaffen wir die Möglichkeit für weiteres profitables Wachstum. Mit der UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation) haben wir in diesem Zusammenhang bereits erfolgreich eine Vereinbarung getroffen. Die genannten Flugzeuge sollen künftig in einer privatreiseorientierten Kabinenkonfiguration auf überwiegend touristischen Strecken eingesetzt werden. Auch diese Flüge werden dem hohen Five-Star-Anspruch gerecht werden und unsere Kunden auch hier in den Genuss der kürzlich präsentierten Premium Economy Class kommen. Zum Aufbau zusätzlicher Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf Kurz- und Langstrecke in der Low-Cost-Familie WINGS, den wir ebenfalls vorantreiben, werden wir noch in diesem Jahr weitere Details veröffentlichen.

Dies, liebe Aktionäre, ist nur ein Ausschnitt unserer zahlreichen Maßnahmen, um für Sie, unsere Kunden, Mitarbeiter und Partner weiterhin erste Wahl zu bleiben. Wir werden unseren Kurs weiter konzentriert und konsequent fortführen.

Schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen.



Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender



Simone Menne
Mitglied des Vorstands



Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands



Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands

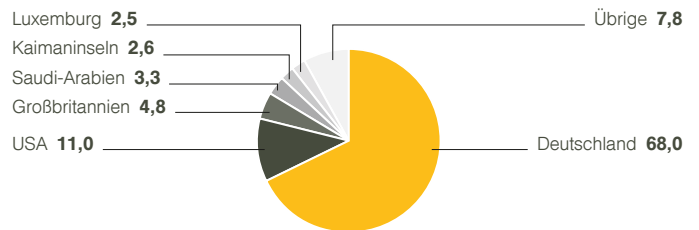
Lufthansa Aktie

Zum Ende des dritten Quartals 2014 notierte die Lufthansa Aktie mit 12,51 EUR unter dem Wert des Jahresbeginns (-18,9 Prozent). Gründe für den Kursrückgang waren insbesondere die Anpassung der Ergebnisprognose im Juni 2014 aufgrund der schwächer als erwarteten Erlösentwicklung, Unsicherheiten aus den anhaltenden Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit sowie eine allgemein schwache Kursentwicklung im DAX und bei europäischen Netzwerk-Airlines.

Aktuell empfehlen acht Analysten die Lufthansa Aktie zum Kauf, 15 Analysten die Aktie zu halten und fünf diese zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag zum Ende des dritten Quartals bei 15,71 EUR.

Die Lufthansa Aktie befand sich Ende September unverändert zu 100 Prozent im Streubesitz. 68,0 Prozent der Aktien wurden dabei von deutschen Investoren gehalten. Die größten Einzelaktionäre waren Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent, The Capital Group Companies mit 4,91 Prozent und BlackRock Inc. mit 3,97 Prozent.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 30.09.2014 in %

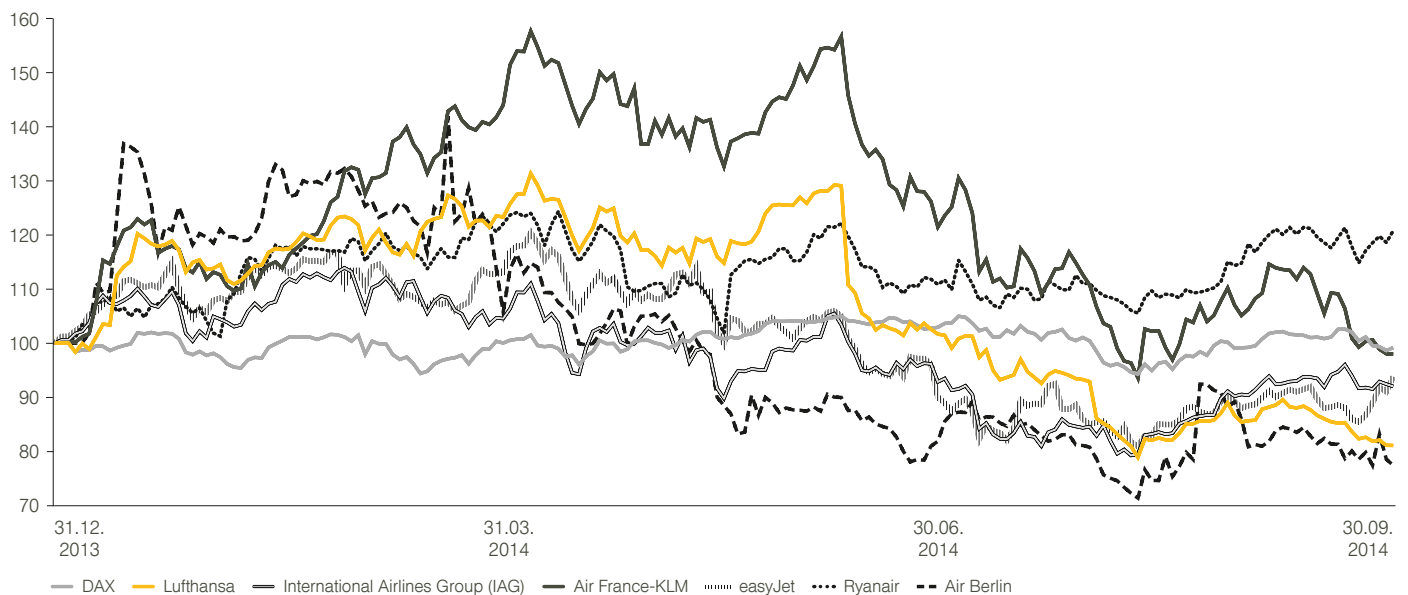


Streubesitz: 100%

Im Rahmen einer Überprüfung ihrer Stimmrechtsanteile an verschiedenen deutschen Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen (BaFin) hat BlackRock Inc. der Deutschen Lufthansa AG im September eine Aktualisierung ihres Anteilsbesitzes mitgeteilt. Die Mitteilung gibt keine Änderung von BlackRocks aktuellen Stimmrechtsanteilen wieder, sondern aktualisiert lediglich die Informationen über den Anteilsbesitz von BlackRock an der Gesellschaft, die dem Markt aktuell bekannt sind.

Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auf unserer Website www.lufthansagroup.com/investor-relations zur Verfügung gestellt.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2013, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

BIP-Wachstum 2014 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2014.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftliche Lage Die Weltwirtschaft ist im dritten Quartal 2014 um 2,6 Prozent gewachsen und lag damit knapp unter dem Wachstum des Vorjahreszeitraums (2,7 Prozent). Die einzelnen Weltregionen entwickelten sich weiterhin unterschiedlich – wachstumsstark ist vor allem der asiatisch-pazifische Raum mit einem Wachstum von 4,7 Prozent, gefolgt von Afrika mit 3,7 Prozent. Das Wachstum in der Region Nordamerika betrug 2,4 Prozent. Die Region Europa wuchs im dritten Quartal 2014 um 1,3 Prozent. Unverändert wiesen Schwellenländer die höchsten Wachstumsraten auf, während entwickelte Volkswirtschaften in geringerem Umfang wuchsen.

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 110,80 USD/bbl auf 94,67 USD/bbl am 30. September 2014 gesunken. Der Durchschnittspreis der ersten drei Quartale von 107,08 USD/bbl lag um 1,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Der Kerosinpreis sank im Durchschnitt um 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich auf einem rund 10,5 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr.

Aus der Preissicherung resultierten in den ersten drei Quartalen Verluste für die Lufthansa Group in Höhe von 53 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten betragen insgesamt 5,2 Mrd. EUR, 4,9 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum.

Während sich der um 2,9 Prozent abgewertete US-Dollar auf der Kostenseite positiv auswirkte, belastete er die Erlöse entsprechend. Die Wechselkursentwicklungen weiterer Währungen zeigten auf der Erlösseite kein einheitliches Bild. Während das

Britische Pfund um 4,7 Prozent und der Schweizer Franken um 1,1 Prozent aufwerteten, werteten der Chinesische Renminbi um 2,9 Prozent sowie der Japanische Yen um 9,8 Prozent gegenüber dem Euro ab. Währungseffekte entlasteten in den ersten neun Monaten 2014 das operative Ergebnis insgesamt mit 10 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.09.2014
ICE Brent	in USD/bbl	94,67	115,06	107,08	94,67
Kerosin	in USD/t	877,00	1 017,75	959,79	879,00
USD	1 EUR/USD	1,2629	1,3925	1,3549	1,2629
JPY	1 EUR/JPY	136,1100	145,0700	139,5174	138,4800
CHF	1 EUR/CHF	1,2057	1,2372	1,2179	1,2057
CNY	1 EUR/CNY	7,7829	8,6928	8,3561	7,7829
GBP	1 EUR/GBP	0,7786	0,8396	0,8117	0,7786

Branchenentwicklung In den ersten acht Monaten des Jahres stiegen die verkauften Passagierkilometer aller Fluggesellschaften weltweit um 5,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an. Europäische Fluggesellschaften erzielten ein ungewöhnlich hohes Wachstum von 5,9 Prozent, was auf die stetige, wenn auch langsame wirtschaftliche Erholung dieser Region zurückzuführen ist. Unverändert sind es jedoch Airlines im Nahen Osten, die das weltweit stärkste Wachstum aufweisen. Sie konnten in den ersten acht Monaten des Jahres 12,6 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen. In Asien/Pazifik wurden 5,8 Prozent mehr Passagierkilometer verkauft. In Nordamerika wurden dagegen nur 3,7 Prozent mehr Passagierkilometer abgesetzt.

Das Premium-Segment entwickelte sich positiv und stieg bei den verkauften Passagierkilometern weltweit um 3,9 Prozent gegenüber Vorjahr.

Das globale Frachtgeschäft entwickelte sich verhaltener als der globale Passagierverkehr. Insgesamt stiegen die verkauften Tonnenkilometer in den ersten acht Monaten des Jahres um 4,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Fracht-Carrier aus dem Nahen Osten wuchsen um 9,7 Prozent, europäische Frachtairlines um 2,8 Prozent. Die nordamerikanischen Frachtairlines legten um 3,0 Prozent zu.

Das Luftfahrtbundesamt hat Anfang August 2014 angekündigt, der Golf-Airline Etihad voraussichtlich Flugrechte in Form von Codeshare-Vereinbarungen zu entziehen. Für den Winterflugplan 2014 dürfen die 34 gemeinsam mit Air Berlin genutzten Flugverbindungen allerdings fortgeführt werden. Etihad ist formal zu 29,2 Prozent an Air Berlin beteiligt.

Air Berlin hat im September eine Bestellung von 33 Flugzeugen bei dem Flugzeughersteller Boeing storniert. Dabei handelt es sich um 18 Mittelstreckenjets der B737-Reihe sowie 15 B787 zu einem Listenpreis von etwa 5 Mrd. USD (3,9 Mrd. EUR). Die Airline begründete diesen Schritt mit einer Reduzierung des Kapitalaufwands zur Verbesserung der Bilanzstruktur.

Die Golf-Airline Etihad will 49 Prozent der italienischen Alitalia übernehmen. Ein entsprechender Kaufvertrag wurde im August 2014 unterzeichnet. Die fusionsrechtliche Freigabe zu der Transaktion steht noch aus und könnte bis zum Jahresende erfolgen. Etihad plant, mit anderen Investoren insgesamt 1,8 Mrd. EUR in den kommenden vier Jahren in Alitalia zu investieren.

Der irische Low-Cost-Carrier Ryanair hat im September eine feste Bestellung für 100 Flugzeuge des Typs B737 MAX 200 mit einem Listenwert von 11 Mrd. USD platziert. Darüber hinaus wurde eine Option für weitere 100 Maschinen vereinbart. Mit dieser Bestellung sollen ältere Maschinen vom Typ B737-800 abgelöst und weiteres Wachstum generiert werden.

Nach dem knapp zweieinhalb Wochen andauernden Ausstand der Piloten von Air France hat die Unternehmensleitung auf Wunsch der Gewerkschaften die erst im September verkündeten Pläne für den europaweiten Einsatz des konzerneigenen Low-Cost-Carriers Transavia nunmehr auf den Einsatz im Heimatmarkt Frankreich begrenzt. Der Verwaltungsrat forderte daraufhin die Flugzeugführer auf, den Ausstand zu beenden.

Im Juni 2014 haben die Lufthansa Group und Air China ein Memorandum zur Vorbereitung eines kommerziellen Joint Ventures zwischen den beiden Gesellschaften unterzeichnet. Dieses soll perspektivisch die bestehenden Joint Ventures der Lufthansa Group mit United Airlines und mit Air Canada auf Transatlantikstrecken (seit 1998) sowie mit ANA (seit 2012) auf den Strecken zwischen Europa und Japan ergänzen. Dieses Abkommen soll den Fluggesellschaften der Lufthansa Group einen noch besseren Zugang zu China, dem weltweit zweitgrößten Luftverkehrsmarkt nach den USA, eröffnen. Die erste Phase dieses neuen Partnerschaftsabkommens tritt mit dem Winterflugplan Ende Oktober 2014 in Kraft.

Geschäftsverlauf

Die Geschäftsfelder der Lufthansa Group entwickelten sich in den ersten neun Monaten des Jahres unterschiedlich. Die Schwäche der Durchschnittserlöse, ein ungewöhnlich hohes Streikaufkommen bei Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo sowie die Entwicklung einiger Fremdwährungen beeinflussten den Umsatz des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe negativ. Gleichzeitig ergaben sich wesentliche Entlastungen auf der Kostenseite aus niedrigeren Treibstoffkosten und geringeren Abschreibungen durch die neue Abschreibungspraxis für Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Der Umsatz der Lufthansa Group ging im Vergleich zum Vorjahr geringfügig zurück, die Service-Gesellschaften konnten den Rückgang der Umsatzerlöse bei den Airlines mit ihrem Umsatzwachstum nur teilweise kompensieren. Das operative Ergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Ausschlaggebend dafür waren eine Steigerung des operativen Ergebnisses der Geschäftsfelder Logistik, Technik, Catering und IT Services sowie geringere Einmalaufwendungen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE und eine deutliche Kostenentlastung aufgrund der neuen Abschreibungspraxis.

Wesentliche Ereignisse Die Lufthansa Group hat am 11. Juni 2014 ihre Ergebnisprognose aufgrund einmaliger Belastungen aus Streiks und der Abwertung des venezolanischen Bolivars sowie einer hinter den Erwartungen zurückbleibenden Umsatzentwicklung im Passagier- und Frachtgeschäft angepasst. Der Vorstand rechnet seitdem für das laufende Geschäftsjahr mit einem berichteten operativen Ergebnis in Höhe von rund 1,0 Mrd. EUR. Darin nicht enthalten sind Kosten aus Streikaktivitäten seit Juli 2014. Vor Anpassung der Ergebnisprognose hatte der Konzern für 2014 mit einem berichteten operativen Ergebnis zwischen 1,3 und 1,5 Mrd. EUR gerechnet.

Deutliche negative Auswirkungen auf das Ergebnis hatten mehrere Streiks der Vereinigung Cockpit bei der Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo. Der erste Streik erfolgte vom 2. bis 4. April 2014. Durch diesen Ausstand im April ist der Lufthansa Group ein unmittelbarer Ergebnisschaden in Höhe von rund 60 Mio. EUR entstanden. Dem Streik vorausgegangen waren langwierige, intensive Gespräche und Verhandlungen über die Vergütung und über die zukünftige Übergangsvorsorge für Piloten. Von Ende August bis Ende September wurden dann weitere fünf Streiks angekündigt, von denen vier mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Längen auch stattfanden und teilweise zu einer massiven Beeinträchtigung des Flugverkehrs und damit insgesamt auch zu einer weiteren Ergebnisbelastung von rund 35 Mio. EUR bis Ende September führten.

Weitere Streiks unterschiedlicher Interessengruppen außerhalb der Lufthansa Group wirkten sich ebenfalls belastend auf die Fluglinien der Lufthansa Group aus. Am 21. Februar 2014 legten die Mitarbeiter an den Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt aufgrund eines Streikaufrufs der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di die Arbeit nieder. Dadurch kam es ganztätig zu Verspätungen und Flugausfällen und damit zu Beeinträchtigungen für Fluggäste und entsprechenden Ergebnisbelastungen.

Im Rahmen der Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst hatte die Gewerkschaft ver.di zudem am 27. März 2014 zu flächendeckenden Warnstreiks an deutschen Flughäfen aufgerufen. Der größte Teil der innerdeutschen Flüge und Europaverbindungen, die an diesem Tag im Zeitraum von 06:00 bis 14:00 Uhr planmäßig vorgesehen waren, musste annulliert werden.

Insgesamt entstanden der Lufthansa Group in den ersten neun Monaten des Jahres unmittelbare Ergebnisbelastungen aus den Streiks von rund 105 Mio. EUR. Entgangene Umsätze aus ausgebliebenen Buchungen infolge der Streiks in der ersten Jahreshälfte, die das Ergebnis zusätzlich belasten, sind in dieser Summe nicht enthalten.

Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, hat am 9. Juli 2014 sein strategisches Arbeitsprogramm „The Way Forward“ zur geplanten Entwicklung der Lufthansa Group der Öffentlichkeit präsentiert. Die Präsentation ist auf der Website www.lufthansagroup.com/investor-relations verfügbar.

Auf Empfehlung des Vorstands der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat Mitte September den Kauf von 15 hochmodernen Flugzeugen der Airbus A320neo-Familie (New Engine Option) für den Austausch älterer Flugzeuge voraussichtlich bei SWISS sowie zehn A320ceo (Current Engine Option) für den Ersatz von Bombardier CRJ900 voraussichtlich bei Eurowings freigegeben. Außerdem genehmigte der Aufsichtsrat eine Investition der Lufthansa Technik AG in Höhe von 60 Mio. EUR am Standort Frankfurt. Die Techniksparte des Konzerns plant den Bau einer neuen Räder- und Bremsenwerkstatt.

SCORE Das Zukunftsprogramm SCORE hat in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 einen großen Beitrag zu den Geschäftsergebnissen der Lufthansa Group und ihrer Geschäftsfelder geleistet. Die Maßnahmen des Programms zeigen zunehmend ihre nachhaltige Wirkung. Ein Beispiel ist der Übergang der Direktverbindungen außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München von Lufthansa Passage auf Germanwings, der zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung geführt hat.

Bei der Neuordnung der internationalen Stationen konnte ebenfalls ein weiterer Fortschritt erzielt werden. An immer mehr Flughäfen außerhalb der Heimatmärkte von Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines steht den Kunden ein zentraler Check-in-Bereich für alle Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe zur Verfügung. Dort haben sie künftig nur noch einen Anlaufpunkt und können außerdem an Standorten, an denen täglich mehrere Verbindungen in die Heimatmärkte angeboten werden, ihr Gepäck deutlich früher aufgeben, da die Schalter fast durchgängig besetzt sind. Die neue Lösung vereinfacht den Check-in von Transferflügen innerhalb der Passage Airline Gruppe und senkt die Kosten, da durch die gemeinsame Nutzung und bessere Auslastung die Zahl der Schalter pro Standort gesenkt werden kann.

Die mit SCORE initiierte Entwicklung der Unternehmenskultur hin zu kontinuierlicher Effizienzsteigerung und Veränderungsbereitschaft findet sich in den zentralen Handlungsfeldern des strategischen Arbeitsprogramms „The Way Forward“ wieder. Damit verankert die Lufthansa Group die SCORE-Idee langfristig im Unternehmen, um die Produktivität weiter zu erhöhen und ihre Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern.

Mitarbeiter und Management Der Aufsichtsrat hat Carsten Spohr zum 1. Mai 2014 zum Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ernannt. Im Zuge der Ernennung von Carsten Spohr zum Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG hat es in der Lufthansa Group weitere Veränderungen in den Führungsgremien gegeben.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung vom 12. März 2014 Karl Ulrich Garnadt zum Mitglied des Vorstands und Vorsitzenden des Passagevorstands bestellt. Seit Januar 2011 war Herr Garnadt Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG. Zu seinem Nachfolger wurde Peter Gerber zum 1. Mai 2014 ernannt.

Dr. Bettina Volkens übernahm zum 1. Mai 2014 zusätzlich zu ihren bisherigen Verantwortungsbereichen in Personalunion auch die Funktion des Personalvorstands bei der Lufthansa Passage. Sie ist seit dem 1. Juli 2013 Arbeitsdirektorin und Vorstand für Personal und Recht der Deutschen Lufthansa AG.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat Mitte September 2014 Simone Menne, Vorstand Finanzen und Aviation Services, bis zum 30. Juni 2020 wiederbestellt.

Erdmann Rauer trat zum 1. Oktober 2014 die Nachfolge von Walter Gehl als Vorsitzender des Vorstands der LSG Lufthansa Service Holding AG (LSG Holding) an. Herr Gehl war von März 2005 bis September 2014 Vorsitzender des Vorstands der LSG Holding und ist in den Ruhestand gegangen. Der Aufsichtsrat der LSG Holding hat darüber hinaus Dr. Kristin Neumann mit Wirkung zum 1. Juli 2014 zum Vorstand Finanzen und Personal der LSG Holding bestellt. Sie folgt auf Jens Theuerkorn, seit Juli 2009 Vorstand Finanzen, dessen Vertrag zum 30. Juni 2014 wie geplant auslief und der ebenfalls in den Ruhestand gegangen ist.

Der Aufsichtsrat der Lufthansa Technik AG hat in seiner Sitzung am 15. September Dr. Johannes Bußmann zum neuen Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens berufen. Dr. Bußmann wird das Amt zum 1. April 2015 von August Wilhelm Henningsen übernehmen, der im kommenden Jahr in den Ruhestand gehen wird.

Dr. Andreas Otto hat zum 1. Oktober 2014 das Amt des Chief Commercial Officer bei der Austrian Airlines AG angetreten. Zu seinem Nachfolger als Produkt- und Vertriebsvorstand hat der Aufsichtsrat der Lufthansa Cargo AG zum 1. Dezember 2014 Dr. Alexis von Hoensbroech, vormals Leiter Commercial Frankfurt bei Lufthansa Passage, berufen.

Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) haben Mitte September eine Vereinbarung zu Wachstum und Bestandssicherung auf Lufthansa Strecken mit hohem Privatreiseanteil getroffen. Lufthansa Passage hatte angekündigt, künftig bis zu 14 Flugzeuge vom Typ Airbus A340-300 in einer privatreiseorientierten Kabinenkonfiguration weiter zu betreiben. Darüber hinaus konnten Lufthansa Passage und UFO sich für die weiteren

Verhandlungen zur Neuregelung der Versorgungssysteme auf Ablaufpunkte für die weiteren Gespräche verständigen. Die Tarifpartner wollen gemeinsam die Versorgungssysteme der Alters- und Übergangsvorsorgung zukunftsfähig ausgestalten.

Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 wurden neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke über einen Zeitraum von zwölf Jahren bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben. Nach den im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses 2013 vorgenommenen Analysen des Unternehmens hat sich der künftig zu erwartende wirtschaftliche Nutzungsverlauf für im Lufthansa Konzern genutzte Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke aufgrund der zu beobachtenden technologischen Entwicklungen sowie wettbewerbsbedingt gestiegener Wirtschaftlichkeitsanforderungen wesentlich verändert. Im Einklang mit der diese Aspekte berücksichtigenden Flottenstrategie sowie externen Rahmenbedingungen werden nunmehr neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke ab dem Geschäftsjahr 2013 über einen Zeitraum von 20 Jahren bis auf einen Restwert von 5 Prozent abgeschrieben. Die Anpassung der Nutzungsdauer wurde dabei als Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung gemäß IAS 8.32 prospektiv vorgenommen. Eine rückwirkende Änderung der Zwischenberichtsperiode des Vorjahres erfolgte somit nicht. Aufgrund der Änderung der rechnungslegungsbezogenen Schätzung des wirtschaftlichen Nutzungsverlaufs fielen die planmäßigen Abschreibungen in den ersten neun Monaten 2014 um 260 Mio. EUR geringer aus.

Nach dem erstmals ab 1. Januar 2014 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsstandard IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“ war die Beteiligung von Lufthansa Cargo an der AeroLogic GmbH nicht mehr nach der Equity-Methode zu bewerten, sondern die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft nunmehr anteilig im Konzernabschluss zu erfassen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Für die ersten neun Monate 2014 ergaben sich hieraus ebenso wie für den entsprechenden Vorjahreszeitraum keine wesentlichen Auswirkungen. Aus den darüber hinaus erstmals ab 1. Januar 2014 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich im vorliegenden Zwischenbericht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben. Für weitere Informationen siehe Anhang ab [S. 32](#).

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2013 beziehungsweise 30. September 2013 sind in der Tabelle ab [S. 32](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	81 152	79 784	1,7
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	204 403	200 056	2,2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	164 832	160 650	2,6
Sitzladefaktor	%	80,6	80,3	0,3 P.
Fracht/Post	Tsd. t	1 416	1 453	-2,5
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10 914	11 088	-1,6
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 553	7 588	-0,5
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,2	68,4	0,8 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 417	31 096	1,0
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	23 727	23 369	1,5
Gesamt-Nutzladefaktor	%	75,5	75,2	0,3 P.
Flüge	Anzahl	762 883	779 727	-2,2

* Vorjahreszahlen angepasst.

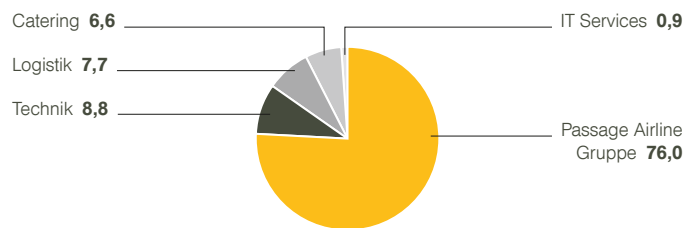
Umsatz und Erträge Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group im Passagiergeschäft konnte in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,7 Prozent auf 81,2 Mio. Passagiere gesteigert werden. Die Beförderung von Fracht und Post verminderte sich auf 1,4 Mio. Tonnen (-2,5 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Mit den erhöhten Verkehrsleistungen im Passagiergeschäft konnte auch der Absatz im Berichtszeitraum um 2,6 Prozent gesteigert werden. Im Frachtgeschäft war ein Absatzzrückgang um 0,5 Prozent zu verzeichnen. Die Verkehrserlöse des Konzerns gingen um insgesamt 1,1 Prozent auf 18,5 Mrd. EUR zurück. Während geringere Preise (-2,2 Prozent) und negative Währungseffekte (-1,2 Prozent) die Erlöse verminderten, wirkte ein erhöhter Absatz (+2,3 Prozent) erlössteigernd. Von den Verkehrserlösen entfielen 16,4 Mrd. EUR (-1,1 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 1,7 Mrd. EUR (-2,0 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Mit 4,2 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse um 1,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 2,0 Mrd. EUR (+1,0 Prozent), Catering 1,5 Mrd. EUR (+4,3 Prozent) und IT Services 201 Mio. EUR (+1,5 Prozent). Auf die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe und das Geschäftsfeld Logistik entfielen 485 Mio. EUR (-4,5 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Insgesamt lagen die Umsatzerlöse des Konzerns mit 22,6 Mrd. EUR um 0,6 Prozent unter dem Vorjahreswert. In der unten stehenden Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich auf 76,0 Prozent (–0,4 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen können Sie der Segmentberichterstattung ab [S. 37](#) entnehmen.

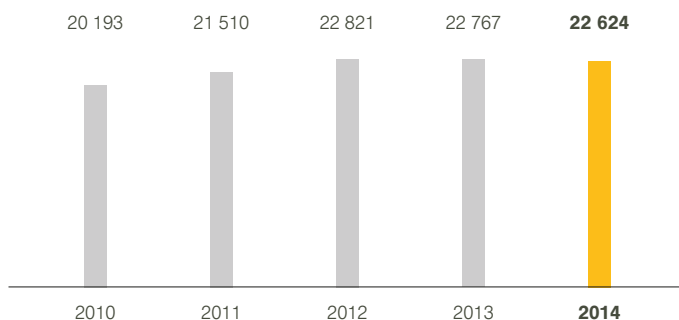
Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.09.2014)



Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 4,4 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Verminderten Kursgewinnen (–85 Mio. EUR) standen dabei insbesondere Erträge aus Zuschreibung auf 14 zum Verkauf vorgesehene Bombardier CRJ700 und zwei Boeing 747-400 (30 Mio. EUR) sowie erhöhte Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen (+15 Mio. EUR) und kurzfristigen Finanzinvestitionen (+19 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahresquartal.

Die gesamten betrieblichen Erträge verminderten sich somit um 136 Mio. EUR oder 0,6 Prozent auf 24,2 Mrd. EUR.

Umsatz in Mio. € (Jan. – Sept.)



Umsatz und Erträge

	Jan. – Sept. 2014 in Mio. €	Jan. – Sept. 2013 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	18 460	18 664	–1,1
Andere Betriebserlöse	4 164	4 103	1,5
Umsatzerlöse	22 624	22 767	–0,6
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	156	85	83,5
Sonstige betriebliche Erträge	1 380	1 444	–4,4
Summe betriebliche Erträge	24 160	24 296	–0,6

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen verminderten sich insgesamt um 441 Mio. EUR (–1,9 Prozent) auf insgesamt 23,3 Mrd. EUR. Für den Materialaufwand war dabei ein Rückgang um 2,3 Prozent auf 13,0 Mrd. EUR zu verzeichnen. Innerhalb des Materialaufwands reduzierten sich die Treibstoffkosten trotz gestiegener Verkehrsleistungen um 4,9 Prozent auf 5,2 Mrd. EUR. Neben den (nach Sicherung) um 2,2 Prozent gesunkenen Treibstoffpreisen führte die Abwertung des US-Dollars zu weiteren Aufwandsminderungen von 2,7 Prozent. Die verbrauchte Treibstoffmenge blieb auf Vorjahresniveau. Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen geringfügig um 0,9 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR.

Aufwendungen

	Jan. – Sept. 2014 in Mio. €	Jan. – Sept. 2013 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	13 002	13 307	–2,3
davon Treibstoff	5 180	5 449	–4,9
davon Gebühren	3 978	3 923	1,4
davon Operating Lease	40	78	–48,7
Personalaufwand	5 455	5 468	–0,2
Abschreibungen	1 062	1 425	–25,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 752	3 512	6,8
Summe betriebliche Aufwendungen	23 271	23 712	–1,9

Der Gebührenaufwand erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 1,4 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR. Bei einem Anstieg der Fluggastgebühren (+7,7 Prozent), Sicherheitsgebühren (+10,5 Prozent) und Start- und Landegebühren (+2,8 Prozent) gingen die Abfertigungsgebühren um 3,5 Prozent zurück. Der Aufwand für die Luftverkehrsteuer betrug 269 Mio. EUR (Vorjahr: 265 Mio. EUR). Die übrigen bezogenen Leistungen lagen insbesondere aufgrund verminderter Aufwendungen für Charter und Operating Lease mit 1,8 Mrd. EUR um 5,6 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand verminderte sich vorwiegend aufgrund von Erweiterungen des Konsolidierungskreises bei einer um 1,5 Prozent auf 119.166 gestiegenen durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeiter um 0,2 Prozent. Hier wirkten sich im Wesentlichen die gegenüber dem Vorjahreszeitraum verminderten Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE aufwandsentlastend aus.

Die Abschreibungen reduzierten sich insgesamt um 363 Mio. EUR oder 25,5 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Bei der Veränderung der planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge (–216 Mio. EUR) wirkte sich die Anpassung des wirtschaftlichen Nutzungsverlaufs von Verkehrsflugzeugen mit 260 Mio. EUR abschreibungsmindernd aus. Die außerplanmäßigen Abschreibungen sanken von 155 Mio. EUR im Vorjahr auf 15 Mio. EUR im aktuellen Berichtszeitraum und entfielen nahezu ausschließlich auf vier Boeing 737-500 und fünf Bombardier CRJ700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Im Vorjahr ergaben sich hier

außerplanmäßige Abschreibungen auf drei B747-400, fünf Airbus A340-300, acht B737-500, acht B737-300 und acht CRJ700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen waren. Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 1 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) auf reparaturfähige Ersatzteile von Flugzeugen, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 6,8 Prozent auf 3,8 Mrd. EUR. Erhöhten Kursverlusten (+165 Mio. EUR), gestiegenen Kosten für indirekte Personalaufwendungen und Fremdpersonal (+59 Mio. EUR) sowie erhöhten Miet- und Erhaltungsaufwendungen (+24 Mio. EUR) standen dabei verminderte Agenturprovisionen (–30 Mio. EUR) gegenüber. Der Anstieg der Kursverluste ist mit 108 Mio. EUR auf die Höherbewertung

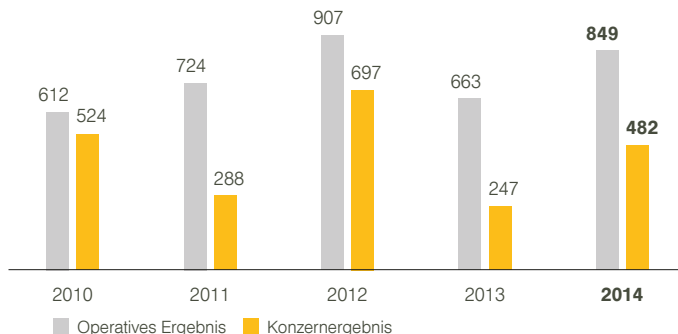
Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – Sept. 2014		Jan. – Sept. 2013	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	22 624	–	22 767	–
Bestandsveränderungen	156	–	85	–
Sonstige betriebliche Erträge	1 380	–	1 444	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–62	–	–28
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–80	–	–75
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–36	–	–2
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–8	–	–20
Summe betriebliche Erträge	24 160	–186	24 296	–125
Materialaufwand	–13 002	–	–13 307	–
Personalaufwand	–5 455	–	–5 468	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–	0*	–	–2
Abschreibungen	–1 062	–	–1 425	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	15	–	156
davon Effekte aus Abschreibungsanpassungen bei Flugzeugen	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3 752	–	–3 512	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	1	–	3
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	16	–	20
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	114	–	27
Summe betriebliche Aufwendungen	–23 271	146	–23 712	204
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	889	–	584	–
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	–40	–	79
Operatives Ergebnis	–	849	–	663
Beteiligungsergebnis	94	–	101	–
Übrige Finanzposten	–139	–	–69	–
EBIT	844	–	616	–
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 062	–	1 425	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	1	–	2	–
EBITDA	1 907	–	2 043	–

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

von Finanzverbindlichkeiten in US-Dollar infolge des um 6,5 Prozent gegenüber dem Jahresende 2013 gestiegenen Umrechnungskurses zurückzuführen. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Operatives Ergebnis und Konzernergebnis in Mio. € (Jan. – Sept.)



Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 305 Mio. EUR auf 889 Mio. EUR. Das um die in der Tabelle auf [S. 8](#) enthaltenen Positionen bereinigte operative Ergebnis stieg um 186 Mio. EUR auf 849 Mio. EUR. Die vergleichbare operative Marge verbesserte sich von 3,2 Prozent auf 4,1 Prozent. Sie resultiert aus dem Verhältnis von operativem Ergebnis zuzüglich der Erträge aus Rückstellungsaufösungen zu Umsatzerlösen.

Das Beteiligungsergebnis verminderte sich im Berichtszeitraum um 7 Mio. EUR auf 94 Mio. EUR. Demgegenüber verbesserte sich das Zinsergebnis auf – 210 Mio. EUR (Vorjahr: –257 Mio. EUR). Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten ging um 70 Mio. EUR auf –139 Mio. EUR zurück. Es betraf mit – 81 Mio. EUR (Vorjahr: –15 Mio. EUR) die Bewertung der Wandlungsoptionen aus der im Geschäftsjahr 2012 begebenen Umtauschanleihe auf die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile sowie mit –58 Mio. EUR (Vorjahr: –54 Mio. EUR) ergebniswirksam zu erfassende Marktwertveränderungen von bestehenden Treibstoffpreis-, Devisen- und Zinssicherungen.

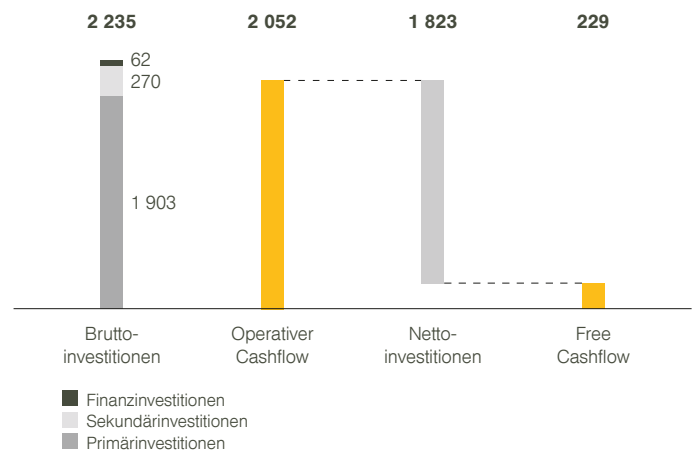
Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des betrieblichen Ergebnisses und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider und betrug zum Ende des dritten Quartals 844 Mio. EUR (Vorjahr: 616 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verbesserte sich um 275 Mio. EUR auf 634 Mio. EUR. Nach Abzug von Ertragsteuern (136 Mio. EUR) und Minderheitsgesellschaftern zustehenden Ergebnisanteilen (16 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von 482 Mio. EUR (Vorjahr: 247 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie errechnet sich entsprechend mit 1,05 EUR (Vorjahr: 0,54 EUR).

Cashflow und Investitionen

Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2014 erwirtschaftete operative Cashflow von 2,1 Mrd. EUR lag um knapp 1,0 Mrd. EUR unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Ausgehend von einem um 275 Mio. EUR verbesserten Ergebnis vor Ertragsteuern wirkte sich die Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse im Vorjahresvergleich mit insgesamt 432 Mio. EUR mindernd auf den operativen Cashflow aus. Die Veränderung des Working Capitals sowie gezahlte Ertragsteuern führten zu weiteren Rückgängen um 729 Mio. EUR beziehungsweise 138 Mio. EUR, während ergebnis-, aber nicht zahlungswirksame Bewertungen von Finanzderivaten den operativen Cashflow um 70 Mio. EUR entlasteten.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 30.09.2014)



Die Bruttoinvestitionen beliefen sich auf 2,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,9 Mrd. EUR), davon entfielen 1,9 Mrd. EUR auf insgesamt 27 Flugzeuge (zwei Airbus A380, sechs Boeing 747-8, zwei B777F, eine B777-200, zwei A330, neun A320, zwei A319 und drei Dash 8-400) sowie auf Flugzeugüberholungen und Anzahlungen. In übrige Sachanlagen wurden weitere 200 Mio. EUR (Vorjahr: 134 Mio. EUR) investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 70 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 57 Mio. EUR betrafen vorwiegend Darlehensgewährungen.

In reparaturfähige Flugzeuersatzteile wurden 81 Mio. EUR investiert. Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 318 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 128 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelzuflüsse von 368 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und für Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettoszahlungsmittel von 1,5 Mrd. EUR eingesetzt (Vorjahr: 2,0 Mrd. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 229 Mio. EUR und damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 1,6 Mrd. EUR.

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettoszahlungsmitteln in Höhe von 1,2 Mrd. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (783 Mio. EUR), unter anderem aus der Begebung einer EUR-Anleihe von 500 Mio. EUR, standen regelmäßige Tilgungen – insbesondere aus der planmäßigen Rückzahlung einer EUR-Anleihe von 850 Mio. EUR und eines Schuldscheindarlehens von 104 Mio. EUR – von insgesamt 1,4 Mrd. EUR gegenüber. Gezahlte Dividenden einschließlich Gewinnanteilen von Minderheitsgesellschaftern (219 Mio. EUR) sowie Zinsausgaben in Höhe von 336 Mio. EUR führten zu weiteren Zahlungsabflüssen.

Die Zahlungsmittel verminderten sich um 588 Mio. EUR auf 819 Mio. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Aufwertungen des Zahlungsmittelbestands von 6 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 91,8 Prozent (Vorjahr: 158,5 Prozent). Die liquiden Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere verminderten sich zum Ende des dritten Quartals 2014 auf 3,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 5,4 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf [S. 31](#).

Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme zum 30. September 2014 erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2013 um 1,9 Mrd. EUR auf 31,0 Mrd. EUR. Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 2,0 Mrd. EUR, während sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 104 Mio. EUR verminderten.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 1,1 Mrd. EUR auf 13,5 Mrd. EUR. Reparaturfähige Flugzeuersatzteile erhöhten sich um 82 Mio. EUR. Innerhalb der um insgesamt 60 Mio. EUR gestiegenen Position übrige Beteiligungen stand positiven Marktwertveränderungen der Anteile an JetBlue (+97 Mio. EUR) ein Rückgang aus dem Verkauf der

Anteile an The Airline Group Limited von 38 Mio. EUR gegenüber. Derivative Finanzinstrumente erhöhten sich um insgesamt 17 Mio. EUR. Höheren Marktwerten aus Devisen- und Zinssicherungen stand dabei ein Rückgang bei den Treibstoffpreissicherungen gegenüber. Die Zunahme der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 654 Mio. EUR ist vor allem auf die zinssatzbedingte Erhöhung der Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen im Wesentlichen saison- und abrechnungsbedingt um 970 Mio. EUR. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzderivate (-106 Mio. EUR) entfiel vor allem auf Treibstoffpreis- und Zinssicherungen, denen positive Veränderungen aus Devisensicherungen gegenüberstanden. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – verminderten sich aufgrund der Tilgung von Finanzschulden um insgesamt 1,1 Mrd. EUR auf 3,6 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme stieg von 66,7 Prozent zum Jahresende 2013 auf nunmehr 69,0 Prozent.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) um 1,4 Mrd. EUR (-22,7 Prozent) und betrug damit zum Stichtag 4,7 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 498 Mio. EUR ergibt sich dieser Rückgang im Wesentlichen aus einem erfolgsneutral zu erfassenden Anstieg der Pensionsrückstellungen (+1,9 Mrd. EUR), Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter in Höhe von 219 Mio. EUR sowie erfolgsneutral zu erfassenden Marktwertveränderungen von Finanzinstrumenten (+140 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote reduzierte sich gegenüber dem Jahresende 2013 von 21,0 Prozent auf 15,2 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen stiegen deutlich um 3,0 Mrd. EUR auf 15,1 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 200 Mio. EUR auf 11,2 Mrd. EUR zulegten.

Innerhalb der langfristigen Fremdmittel erhöhten sich die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des von 3,75 Prozent auf 2,75 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes um 2,7 Mrd. EUR. Die Finanzschulden stiegen aufgrund einer im September 2014 aufgenommenen EUR-Anleihe von 500 Mio. EUR und fristigkeitsbedingter Umgliederungen um insgesamt 369 Mio. EUR. Innerhalb der um insgesamt 73 Mio. EUR gesunkenen derivativen Finanzinstrumente waren deutliche Rückgänge bei Devisen- und Zinssicherungen (-154 Mio. EUR) zu verzeichnen, während der Marktwert der Wandlungsoptionen der im Geschäftsjahr 2012 begebenen Umtauschanleihe auf die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile um 81 Mio. EUR zulegte.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen resultierte der Rückgang der sonstigen Rückstellungen (–89 Mio. EUR) unter anderem aus der Inanspruchnahme von zuvor im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE für Restrukturierungsmaßnahmen gebildeten Rückstellungen. Die Verminderung der kurzfristigen Finanzschulden (–848 Mio. EUR) ist insbesondere auf die Tilgung einer EUR-Anleihe in Höhe von 850 Mio. EUR zurückzuführen. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+657 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+529 Mio. EUR).

Die Nettokreditverschuldung lag zum 30. September 2014 bei 2,3 Mrd. EUR (Jahresende 2013: 1,7 Mrd. EUR). Die Dynamische Tilgungsquote ging auf 23,0 Prozent (Vorjahr: 36,7 Prozent) zurück und lag damit deutlich unter dem angestrebten Zielwert von 45 Prozent.

Ermittlung Nettokreditverschuldung

	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013	Veränderung zum 31. Dez. 2013 in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 049	1 254	–16,3
Anleihen	1 468	1 812	–19,0
Übrige langfristige Finanzschulden	3 341	3 271	2,1
	5 858	6 337	–7,6
Übrige Bankverbindlichkeiten	49	56	–12,5
Konzernkreditverschuldung	5 907	6 393	–7,6
Bankguthaben und Kassenbestände	934	1 552	–39,8
Wertpapiere	2 711	3 146	–13,8
Nettokreditverschuldung	2 262	1 695	33,5
Pensionsrückstellungen	7 397	4 718	56,8
Nettokreditverschuldung und Pensionen	9 659	6 413	50,6

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen

Lufthansa Passage inklusive Germanwings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.09.2014

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	Konzern- flotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.13	Veränderung zum 30.09.13
Airbus A310					0			–	–1
Airbus A319	73	5	7		85	10	6	+2	+2
Airbus A320	71	28	16		115	18	2	+9	+10
Airbus A321	62	8	6		76	2		–	–
Airbus A330	19	16			35	1		–1	–1
Airbus A340	43	15			58	3	3	–3	–5
Airbus A380	12				12			+2	+2
Boeing 737	23				23			–6	–10
Boeing 747	34				34			+5	+3
Boeing 767			6		6	2		–	–
Boeing 777			5	4	9	1		+3	+5
Boeing MD-11F				16	16			–2	–2
Bombardier CRJ	48				48			–5	–6
Bombardier Q-Series			17		17			+3	+3
ATR					0			–8	–11
Avro RJ		20			20		6	–	–
Embraer	43				43			–	–
Fokker F70			7		7		1	–2	–2
Fokker F100			15		15			–	–
Flugzeuge gesamt	428	92	79	20	619	37	18	–3	–13

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe							davon Lufthansa Passage ³⁾			
		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	17 694	17 890	-1,1	6 737	6 658	1,2	12 989	13 169	-1,4
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	497	502	-1,0	179	184	-2,7			
Operatives Ergebnis	Mio. €	473	514	-8,0	550	566	-2,8	260	316	-17,7
Segmentergebnis	Mio. €	598	451	32,6	624	571	9,3			
EBITDA ¹⁾	Mio. €	1 325	1 672	-20,8	828	1 009	-17,9	863	1 148	-24,8
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 808	1 544	17,1	577	436	32,3			
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	55 400	55 124	0,5	55 400	55 124	0,5	40 530	40 340	0,5
Fluggäste ²⁾	Tsd.	81 152	79 784	1,7	31 266	30 311	3,2	59 326	58 128	2,1
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	204 403	200 056	2,2	76 050	73 086	4,1	151 065	148 190	1,9
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	164 832	160 650	2,6	64 618	61 495	5,1	120 888	117 953	2,5
Sitzladefaktor ²⁾	%	80,6	80,3	0,3 P.	85,0	84,1	0,9 P.	80,0	79,6	0,4 P.

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

Geschäftstätigkeit und Strategie Zum Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe zählen neben der Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) SWISS und Austrian Airlines. Der Airline-Verbund schafft durch die Abstimmung der Gesellschaften untereinander erhebliche Synergien. Daneben hält die Lufthansa Group weitere Beteiligungen an den Fluggesellschaften Brussels Airlines, Sun-Express und JetBlue. Über die Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bietet der Verbund mit seiner Multi-Hub-Strategie seinen Kunden eine zuverlässige Auswahl von Verbindungen und ein dichtes Streckennetz zur individuellen Gestaltung ihrer Reisewünsche. Durch die weitere Harmonisierung von Flugplänen und Prozessen bietet der Airline-Verbund den Fluggästen ein umfassendes, weltweites Streckennetz mit rund 300 Zielen in über 100 Ländern. Informationen zur Flottengröße sind in der Tabelle auf [S. 11](#) ersichtlich.

Die Lufthansa Group beabsichtigt, ihre Kräfte im Bereich „Flight Training“ zu bündeln. In diesem Zusammenhang wird die Lufthansa Flight Training statt wie bisher dem Geschäftsfeld Sonstige nun dem Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe und dort der Lufthansa Passage zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Markt und Wettbewerb Die regional unterschiedliche Entwicklung der Airlines setzte sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 fort. In Europa findet auf Kurz- und Mittelstrecken zunehmend eine Differenzierung zwischen klassischen Netzwerk-Airlines und Anbietern von Direktflügen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr statt. In den ersten neun Monaten des Jahres wuchsen die Low-Cost-Airlines in Europa und damit der Anteil an Direktverbindungen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr überproportional stark. Dieses Wachstum

findet zunehmend zu Lasten des Umsteigeverkehrs an den Drehkreuzen statt. Dadurch werden im Branchenvergleich auch die Fluglinien der Passage Airline Gruppe aufgrund ihres hohen Anteils an Umsteigepassagieren überproportional belastet.

Die Erlöse der Passage Airline Gruppe waren auf den Strecken nach Amerika von deutlich gestiegenen Kapazitäten negativ beeinflusst. In diesem Verkehrsgebiet verfügen die fünf größten nordamerikanischen Airlines über einen gemeinsamen Marktanteil von 90 Prozent und sind im internationalen Vergleich überdurchschnittlich profitabel. Der Wettbewerb auf Langstreckenverbindungen zwischen Europa und Asien ist nach wie vor besonders intensiv. Auch hier belasten Überkapazitäten, insbesondere durch die stark wachsenden Airlines aus dem Mittleren Osten, das wirtschaftliche Ergebnis der Passage Airline Gruppe. Dem wachsenden Wettbewerbsdruck begegnen Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines mit einer Qualitäts- und Investitionsoffensive sowie mit Programmen zur Senkung der Stückkosten.

Im Juli 2014 hat die Lufthansa Group Eckpfeiler zur strategischen Entwicklung der Passage Airline Gruppe vorgestellt. Dazu gehört unter anderem die geplante Neugründung des europäischen Multi-Plattform-Konzepts „WINGS“ für die stark wachsenden Direktverkehre in europäischen Heimatmärkten. Diese soll das bisherige Multi-Brand- und Multi-Hub-System ergänzen und baut auf dem erfolgreichen Germanwings-Konzept auf. Eine Erweiterung auf Langstrecken ist ebenfalls geplant. Nach aktuellen Planungen dient die 100-prozentige Konzerntochter Eurowings als Startplattform für den Kontinentalverkehr, insofern entsprechende Vereinbarungen erfolgreich getroffen werden können. Dazu soll ab Beginn des kommenden Jahres ein Flotten-Rollover auf Fluggerät

vom Typ Airbus A320 stattfinden. Ein Angebot unter der Marke Eurowings außerhalb Deutschlands soll ebenfalls im nächsten Jahr starten.

Zusätzlich investiert die Passage Airline Gruppe kontinuierlich in einen hohen Reisekomfort für ihre Fluggäste und in die Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit. Im Jahr 2014 wird die Flotte um 29 Verkehrsflugzeuge, größtenteils der neuesten Generation, ergänzt. Neben den modernsten Bordprodukten für die Fluggäste bedeuten diese auch eine spürbare Entlastung für Flughafenrainer bei Lärm- und Treibstoffemissionen. Die neuen Flugzeuge sind bis zu 30 Prozent leiser als ihre Vorgänger. Die Treibstoffeffizienz und CO₂-Emissionen pro Passagier werden deutlich verbessert, die Stückkosten sinken. Von 2014 bis 2025 erwartet die Lufthansa Group die Lieferung von 261 Flugzeugen mit einem Listenpreis von insgesamt rund 32 Mrd. EUR.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im September 2014 auf Empfehlung des Vorstands den Kauf von zusätzlichen 15 hochmodernen Flugzeugen des Typs A320neo (New Engine Option) sowie zehn A320ceo (Current Engine Option) für die Passage Airline Gruppe freigegeben. Die neu bestellten A320neo sollen ab 2019 an SWISS geliefert werden und sind dort als Ersatz für ältere Flugzeuge dieser Flugzeugfamilie vorgesehen. Die zehn A320ceo sollen in 2016 und 2017 an Eurowings ausgeliefert werden, um dort ältere Bombardier CRJ900 zu ersetzen.

Im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung wurde das Prämiengeschäft des europaweit führenden Kundenbindungsprogramms Miles & More im September 2014 in eine rechtlich selbständige Gesellschaft ausgegliedert. Entsprechende Beschlüsse waren von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Hauptversammlung im ersten Halbjahr getroffen worden.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Die ersten neun Monate des Jahres 2014 waren geprägt durch die Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit bei den Gesellschaften Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo.

Der erste netzweite Streik fand vom 2. bis zum 4. April 2014 statt, weitere Ausstände folgten im August und September an den Drehkreuzen Frankfurt und München sowie den Stationen der Germanwings. Hinzu kamen Warnstreiks der Gewerkschaft ver.di im öffentlichen Dienst sowie ein Ausstand des Sicherheitspersonals am Flughafen Frankfurt. Alle Streiks führten zu erheblichen Beeinträchtigungen des Flugprogramms und einem Rückgang der Vorbuchungen. Hintergrund der Streiks der Vereinigung Cockpit sind offene Tarifverträge, von denen insbesondere der Tarifvertrag zur Übergangsversorgung der Piloten der Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo im Mittelpunkt der Auseinandersetzung steht.

Seit April 2014 erheben die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe einheitlich Zuschläge für Tickets auf Interkontinentalverbindungen auf Basis der insgesamt zurückzulegenden Flugstrecke. Auf Verbindungen innerhalb Europas wurde zum gleichen Zeitpunkt die Berechnung des Ticketzuschlags ebenfalls angeglichen und analog den Interkontinentalflügen nach Reiseklasse gestaffelt.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2014 steigerten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe die Zahl der Fluggäste auf 81,2 Mio. (+1,7 Prozent). Trotz einer im Vorjahresvergleich um 2,0 Prozent geringeren Zahl der Flüge erhöhten sich die angebotenen Sitzkilometer um 2,2 Prozent. Die verkauften Sitzkilometer stiegen um 2,6 Prozent. Der Sitzladefaktor stieg um 0,3 Prozentpunkte auf 80,6 Prozent an.

In nahezu allen Verkehrsgebieten gingen sowohl die Verkehrs- als auch die Durchschnittserlöse im Vorjahresvergleich zurück. Im Verkehrsgebiet Europa stieg der Absatz leicht an. Durch die um 2,7 Prozent niedrigeren Durchschnittserlöse sanken die Verkehrserlöse jedoch um 0,5 Prozent. Auch im Verkehrsgebiet Amerika erhöhte sich der Absatz. Gepaart mit niedrigeren Durchschnittserlösen (-4,0 Prozent) stiegen die Verkehrserlöse um 0,5 Prozent an. Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik stieg der Absatz ebenfalls leicht an. Jedoch musste auch hier ein spürbarer Rückgang der Durchschnittserlöse (-4,5 Prozent) hingenommen werden, was in niedrigeren Verkehrserlösen resultierte (-2,2 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. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in P.
Europa	7 702	-0,5	65 096	1,8	70 822	1,1	53 956	2,3	76,2	0,8
Amerika	4 645	0,5	7 779	4,4	68 781	6,5	58 235	4,7	84,7	-1,5
Asien/ Pazifik	2 833	-2,2	4 837	0,6	46 921	1,7	38 799	2,4	82,7	0,6
Nahost/ Afrika	1 225	-7,2	3 440	-3,6	17 879	-7,5	13 842	-3,6	77,4	3,1
Gesamtverkehr	16 405	-1,1	81 152	1,7	204 403	2,2	164 832	2,6	80,6	0,3

In der Region Nahost/Afrika sank der Absatz. Da die Durchschnittserlöse ebenfalls zurückgingen (–3,7 Prozent), verringerten sich die Verkehrserlöse deutlich um 7,2 Prozent.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Aufgrund erhöhter Verkehrsleistungen stieg der Absatz des Geschäftsfelds in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2014 um 2,6 Prozent. Bei einem Preisrückgang um 2,6 Prozent sowie negativen Währungseffekten (–1,1 Prozent) resultierte daraus eine Verminderung der Verkehrserlöse um 1,1 Prozent.

Die sonstigen operativen Erträge gingen ebenfalls zurück, und zwar um 254 Mio. EUR oder 28,8 Prozent. Ursache hierfür waren im Wesentlichen verminderte Kursgewinne (–111 Mio. EUR) sowie deutlich verminderte Erträge aus der Verrechnung von Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE (–80 Mio. EUR).

Die operativen Gesamterlöse gingen somit insgesamt um 2,4 Prozent auf 18,3 Mrd. EUR zurück.

Im Vorjahresvergleich verminderten sich die operativen Aufwendungen um 2,2 Prozent auf 17,8 Mrd. EUR. Dabei lag der Materialaufwand mit insgesamt 11,5 Mrd. EUR um 2,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Der Treibstoffaufwand verringerte sich vor allem preis- und währungsbedingt um 4,2 Prozent. Die Gebühren stiegen um 1,7 Prozent auf 3,8 Mrd. EUR. Höheren Fluggastgebühren (+7,7 Prozent), Sicherheitsgebühren (+10,5 Prozent) sowie Start- und Landegebühren (+2,9 Prozent) standen dabei geringere Abfertigungsgebühren (–3,5 Prozent) gegenüber. Innerhalb der übrigen bezogenen Leistungen (–1,6 Prozent) verminderten sich die Aufwendungen für Charter (–43,5 Prozent) und Operating Leases (–59,4 Prozent), während die bezogenen Technikleistungen um 4,6 Prozent zulegten.

Bei einer um 0,5 Prozent erhöhten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl verminderte sich der Personalaufwand im Wesentlichen aufgrund geringerer Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE um 0,7 Prozent.

Der Rückgang der Abschreibungen um 214 Mio. EUR auf 846 Mio. EUR ist auf die Anpassung der Abschreibungsmethode für Flugzeuge zurückzuführen, die in den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres zu einer Ergebnisentlastung von insgesamt 267 Mio. EUR führte.

Der sonstige operative Aufwand stieg um 4,5 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. Ursache hierfür waren im Wesentlichen die Entwicklung der Kursverluste (+60 Mio. EUR), erhöhte Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (+20 Mio. EUR) insbesondere aufgrund vorgenommener Abwertungen auf blockierte Währungsbestände in Venezuela, die Zunahme indirekter Personalaufwendungen (+22 Mio. EUR) sowie erhöhte Aufwendungen für Konzern-Serviceleistungen (+46 Mio. EUR), unter anderem infolge der Verlagerung administrativer Geschäftstätigkeiten in die konzerneigene Lufthansa Global Business Services GmbH. Aufwandsentlastungen ergaben sich vor allem durch verringerte Agenturprovisionen (–25 Mio. EUR) und gesunkene Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme (–12 Mio. EUR) sowie für Miete und Instandhaltung (–14 Mio. EUR). Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf [S. 15–17](#).

Damit ergab sich für das Geschäftsfeld ein operatives Ergebnis von 473 Mio. EUR (Vorjahr: 514 Mio. EUR). Hierin enthalten sind Ergebnisbeiträge der Lufthansa Flight Training von 23 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR).

Die übrigen Segmenterträge von insgesamt 102 Mio. EUR (Vorjahr: 63 Mio. EUR) umfassten Erträge aus Rückstellungsaufösungen (58 Mio. EUR), Erträge aus Zuschreibungen auf 14 zum Verkauf vorgesehene Bombardier CRJ700 und zwei Boeing 747-400 (30 Mio. EUR) sowie Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen (14 Mio. EUR).

Die übrigen Segmentaufwendungen von insgesamt 20 Mio. EUR (Vorjahr: 166 Mio. EUR) entfielen mit 15 Mio. EUR auf außerplanmäßige Abschreibungen, davon 14 Mio. EUR auf vier B737-500 und fünf Bombardier CRJ700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von 43 Mio. EUR (Vorjahr: 40 Mio. EUR) betraf SunExpress, SN Airholding und die Terminal 2 Gesellschaft in München. Insgesamt verbesserte sich das Segmentergebnis um 147 Mio. EUR auf 598 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,8 Mrd. EUR um 17,1 Prozent über dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen in den ersten neun Monaten 25 neue Flugzeuge zu, für detaillierte Erläuterungen siehe auf [S. 9](#).

Lufthansa Passage



Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) ermöglicht ihren Passagieren Reisen zu 235 Zielen in 78 Ländern. Mit einer Flotte von 108 Langstrecken- und 320 Kurzstreckenflugzeugen zählt Lufthansa Passage zu den größten Fluggesellschaften der Welt. Über die Umsteige- und Flughäfen Frankfurt und München bietet das Unternehmen seinen Kunden ein Premium-Angebot zur komfortablen Reiseplanung.

Lufthansa Passage strebt die Qualitätsführerschaft in all ihren Märkten mit dem Ziel an, die erste Five-Star-Airline der westlichen Hemisphäre zu werden. Im Zuge dieser Qualitätsoffensive stehen hochwertige Produkte und persönliche Zuwendung und damit der Kunde und sein Reisebedürfnis im Zentrum der Bemühungen. Bestehende Angebote werden zunehmend personalisiert und weitere Zusatzangebote etabliert.

Im Rahmen des größten Produkt-Upgrades in der Geschichte der Lufthansa Passage erfolgt auch die Einführung der Premium Economy als neuer Reiseklasse. Ein starker Buchungseingang zeigt, dass Lufthansa Passage mit innovativen Services und dem um bis zu 50 Prozent erweiterten Raumangebot gegenüber einem Sitz in der Economy Class nicht nur die preisbewussten Geschäftsreisenden erreicht, sondern auch die immer schneller wachsende Zielgruppe der Privatreisenden, die auch bei der Urlaubsreise auf mehr Komfort an Bord nicht verzichten wollen.

Neben der Premium Economy Class setzt Lufthansa Passage auch die Umrüstung der First und Business Class an Bord ihrer Langstreckenflugzeuge mit Hochdruck fort, die bis Spätsommer 2015 abgeschlossen werden soll. Bereits ab 1. Dezember 2014 bietet die neue Boeing 747-8-Flotte durchgängig dieses moderne und exklusive Reiseerlebnis in allen vier Serviceklassen.

Durch die Bestellung von zehn modernen Airbus A320neo für Eurowings wurde im dritten Quartal der Weg für die weitere Reduzierung der Flottenvielfalt und Umstellung auf wirtschaftlichere Flugzeugtypen geebnet. Die Lufthansa Passage Regionaltochter Eurowings bedient heute mit einer Flotte von 23 Regionaljets des Typs Bombardier CRJ900 im Auftrag von Germanwings innerdeutsche und europäische Strecken abseits der Drehkreuze Frankfurt und München. Um die gesamte Flotte durch Airbus-Flugzeuge zu ersetzen, sollen außerdem ab 2015 aus dem Bestellvolumen des Konzerns weitere 13 A320 an Eurowings übertragen werden. Damit wird der Stückkostenvorteil von Eurowings weiter verbessert und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Low-Cost-Airlines in Europa gestärkt.

Der Wettbewerb auf den Strecken abseits der großen Drehkreuze zeichnet sich durch ein überdurchschnittliches Wachstum im Privatreisesegment sowie durch intensiven Wettbewerb mit stark

expandierenden Low-Cost-Airlines aus. Mit dem bis Anfang 2015 andauernden planmäßigen Übergang der dezentralen Europa-Verkehre auf Germanwings als Qualitäts-Carrier im Low-Cost-Segment beabsichtigt Lufthansa Passage, auch diese Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zukünftig wirtschaftlich zu betreiben.

Im Jahresverlauf konnte Lufthansa Passage die Stückkosten insbesondere auf der Langstrecke durch die Indienststellung hochmoderner, treibstoffeffizienter und geräuscharmer Fluggeräte und den weiter voranschreitenden Umbau der Airbus A343-Flotte auf eine 2-Klassen-Konfiguration für Strecken mit geringerer Premium-Nachfrage deutlich senken. Die damit verbundene Angebotsausweitung konnte trotz des schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfelds und bei einem anhaltend starken Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsgebieten vollständig, mit Ausnahme des Verkehrsgebiets Amerika, abgesetzt werden.

Der in allen Märkten vorhandene Wettbewerbsdruck belastet jedoch die Durchschnittserlöse in allen Verkehrsgebieten. Im Verkehrsgebiet Amerika gingen die Durchschnittserlöse um 3,8 Prozent zurück, im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik gab es bei einem schon niedrigen Niveau weitere Absenkungen um 5,4 Prozent. Für den Winterflugplan wird daher die Optimierung des Angebots durch Freistellung von fünf Maschinen im Kontinentalverkehr und drei Maschinen im Interkontinentalverkehr konsequent vorangetrieben. Das noch zu Jahresbeginn geplante Kapazitätswachstum wird dadurch reduziert. Dabei hält Lufthansa Passage mittel- und langfristig an einem Wachstumspfad von durchschnittlich 3 Prozent pro Jahr fest. Dennoch werden starke Belastungen auf der Erlöse-seite aufgrund weiter steigender Überkapazitäten insbesondere auf Strecken nach Nordamerika und Asien sowie innerhalb Europas erwartet. Signifikante Entlastungen auf der Kostenseite ergaben sich vor allem aus rückläufigen Treibstoffkosten und der konsequenten Modernisierung durch neues, effizienteres und größeres Fluggerät.

Neben der Schwäche bestimmter Fremdwährungen stellt weiterhin der chronische Devisenmangel in Venezuela eine Beeinträchtigung für das Ergebnis dar. Im Jahresverlauf ergab sich hier bereits deutlicher Abwertungsbedarf, der das Ergebnis insgesamt mit 54 Mio. EUR belastete. Aufgrund der angestoßenen Kapazitäts- und Vertriebsmaßnahmen konnte das Risiko jedoch begrenzt und das Wachstum der Bolivar-Ausstände nachhaltig gestoppt werden.

Der im März 2014 von der Vereinigung Cockpit abgeschlossenen Urabstimmung folgte ein dreitägiger Ausstand der Piloten Anfang April. Dieser führte zu rund 3.800 gestrichenen Flügen und circa 425.000 betroffenen Passagieren. Im verkehrsreichen dritten Quartal erfolgten fünf weitere Streikaufrufe. Obwohl Lufthansa Passage die negativen Auswirkungen der Streiks für die Fluggäste dank frühzeitiger Vorkehrungen, Sonderflugplänen und umfangreicher Information abmildern konnte, führt die kontinuierliche Streikdrohung der Piloten zu einer negativen Beeinträchtigung des

Buchungsverhaltens. Über den bestehenden Ergebnisschaden durch die Ausstände in Höhe von rund 105 Mio. EUR hinaus wird das wirtschaftliche Ergebnis der Lufthansa Passage durch den zunehmenden Verlust des Kundenvertrauens weiter geschmälert.

Lufthansa Passage konnte in den ersten neun Monaten des Jahres trotz über 4.200 ausgefallener Flüge aufgrund der Streiksituation 59,3 Mio. und damit 2,1 Prozent mehr Fluggäste als im Vorjahr befördern. Insbesondere durch den Einsatz von größeren Flugzeugen mit mehr Sitzplätzen stiegen die angebotenen Sitzkilometer deutlich um 1,9 Prozent an, wobei die Anzahl der Flüge gleichzeitig um 1,5 Prozent zurückging. Da sich die verkauften Sitzkilometer noch stärker um 2,5 Prozent verbesserten, stieg auch der Sitzladefaktor leicht auf 80,0 Prozent (+0,4 Prozentpunkte).

Trotz des gestiegenen Absatzes lag der Umsatz der Lufthansa Passage preis- und währungsbedingt mit 13,0 Mrd. EUR nur auf dem Niveau des Vorjahres. Das operative Ergebnis betrug dabei 260 Mio. EUR und liegt mit 56 Mio. EUR unter Vorjahr. Hierin enthalten sind nunmehr auch die Ergebnisbeiträge der Lufthansa Flight Training von 23 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR). Dabei haben gleich mehrere Sondereffekte, wie etwa die Pilotenstreiks, die politisch angespannte Situation im Nahen Osten und in der Ukraine sowie die intensive Wettbewerbssituation in den Verkehrsgebieten Europa und Amerika, die gute Entwicklung der Stückkosten, die unter anderem durch niedrigere Treibstoffkosten und die veränderte Abschreibungspraxis erreicht wurde, aufgezehrt.

Weitere Airlines der Gruppe



SWISS¹⁾

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 190	3 202	-0,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	217	182	19,2
EBITDA	Mio. €	385	410	-6,1
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	8 682	8 562	1,4
Fluggäste ²⁾	Tsd.	13 168	13 047	0,9
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	35 569	34 882	2,0
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	29 756	29 304	1,5
Sitzladefaktor ²⁾	%	83,7	84,0	-0,3 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft in der Schweiz und bedient einschließlich Edelweiss Air ab den Flughäfen Zürich, Genf und Basel ein weltweites Streckennetz von rund 100 Destinationen. Die Airline steht für die traditionellen Schweizer Werte und verpflichtet sich zu höchster Produkt- und Servicequalität.

Das Marktumfeld für SWISS bleibt herausfordernd. Der starke Wettbewerbsdruck und der starke Schweizer Franken belasteten die Erträge. Hinzu kam die instabile politische Lage in unterschiedlichen Destinationen wie in der Ukraine und in Russland, die sich negativ auf die Buchungs- und Ertragssituation auswirkte. Der Heimatmarkt Schweiz entwickelte sich allerdings positiv.

SWISS treibt das Zukunftsprogramm SCORE weiterhin erfolgreich voran. Wichtige Treiber in 2014 sind laufende Initiativen zur Effizienzsteigerung beim Treibstoffmanagement und die Einführung der sogenannten SWISS Choice Services, die im Juli erfolgreich lanciert wurden. Mit SWISS Choice haben SWISS Kunden unter anderem nun die Möglichkeit, ihren Wunschsitzplatz gegen eine Gebühr zu buchen. Derzeit laufen insgesamt 304 SCORE-Initiativen bei SWISS.

Ebenfalls im Sommer wurde ein neues Preiskonzept für Europaflüge ab Zürich und Basel lanciert, bei dem SWISS Kunden von günstigeren Angeboten ohne Mindestaufenthalt und der Einführung von One-Way-Tarifen profitieren. Im Rahmen der Strategie „Next Generation Airline of Switzerland“ wird das neue Geschäftsmodell HUB+ eingeführt, das das traditionelle Hub-System erweitert. Im Zuge dessen werden ab dem Sommerflugplan 2015 gemeinsam mit der Schwestergesellschaft Edelweiss Air 25 neue Destinationen ab Zürich angeboten. Dies ist vor allem durch die Steigerung der Flugzeugproduktivität möglich.

Des Weiteren werden ab November 2014 alle Flugzeuge der Airbus A320-Familie mit höherer Earning Capacity umgerüstet. Dabei wird die Kabinenausstattung dem Design der Lounges und der Langstreckenflugzeuge nachempfunden. Dank eines neuen Raumkonzepts sowie neuen Sitzen werden die Kapazitäten im A320 um 12 Sitze und im A321 um 19 Sitze erhöht. Die Fluggäste profitieren dadurch von mehr Komfort durch eine erhöhte Kniefreiheit. Für ihr Business-Class-Produkt wurde SWISS bei den World Travel Awards 2014 im August zum vierten Mal in Folge als „Europe’s Leading Airline Business Class“ ausgezeichnet.

Der mit den Arbeitnehmervertretern der beiden Cockpitbelegschaften ausgehandelte und auf die Zusammenlegung der beiden Gewerkschaften zielende Gesamtarbeitsvertrag wurde von den Airbus-Piloten mit deutlicher Mehrheit abgelehnt. SWISS hat daraufhin gemeinsam mit dem Sozialpartner IPG der Belegschaft der Avro-Piloten einen flexiblen und zukunftsgerichteten Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt, der auch die Bereederung der Boeing 777-300ER ab 2016 sicherstellt. Vor dem Hintergrund unüberbrückbarer Differenzen bei wesentlichen Diskussionspunkten über zukünftige Rahmenbedingungen hat SWISS den Gesamtarbeitsvertrag mit Aeropers, dem Sozialpartner der Airbus-Piloten, vorsorglich per Ende November 2016 gekündigt.

Im Berichtszeitraum beförderte SWISS weltweit 13 Mio. Passagiere. Das Angebot an Sitzkilometern wurde gegenüber Vorjahr um 2,0 Prozent erhöht. Da der Absatz lediglich um 1,5 Prozent stieg, sank der Sitzladefaktor um 0,3 Prozentpunkte auf 83,7 Prozent.

In den ersten neun Monaten sanken die Umsatzerlöse von SWISS leicht auf 3,2 Mrd. EUR (–0,4 Prozent). Das operative Ergebnis wies eine signifikante Verbesserung von 19,2 Prozent auf 217 Mio. EUR auf, dies jedoch in erster Linie bedingt durch die veränderte Abschreibungspraxis innerhalb der Lufthansa Group.



Austrian Airlines

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 574	1 577	–0,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	–7	19	–
EBITDA	Mio. €	66	133	–50,4
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	6 188	6 222	–0,5
Fluggäste*	Tsd.	8 658	8 610	0,6
Angebote Sitzkilometer*	Mio.	17 769	16 984	4,6
Verkaufte Sitzkilometer*	Mio.	14 188	13 392	5,9
Sitzladefaktor*	%	79,8	78,8	1,0 P.

* Vorjahreszahlen angepasst.

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

Austrian Airlines ist Österreichs führende Fluggesellschaft und betreibt ein weltweites Streckennetz mit rund 130 Destinationen. In Osteuropa ist ihr Netz mit über 40 Destinationen besonders dicht. Der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group ist seit dem 1. Juli 2012 im Wesentlichen in der 100-prozentigen Tochter Tyrolean Airways gebündelt.

Herausfordernd für die Geschäftsentwicklung von Austrian Airlines bleiben vor allem die Auswirkungen der Krisen in der Ukraine, Russland und dem Nahen Osten. Viele Strecken in diese Regionen mussten temporär eingestellt werden. Dazu kommen die negativen Auswirkungen des anhaltend schwachen Japanischen Yens auf die Umsatzentwicklung.

Der dauerhaft angespannten Wettbewerbssituation am Flughafen Wien mit den daraus resultierenden schwachen Yields im Europaverkehr begegnet Austrian Airlines mit einer Optimierung der Stückkosten, fortlaufendem Kapazitätsmanagement und Maßnahmen zur Erhöhung der Erlösqualität. Positiv wirkt hier die Erweiterung der Austrian Flotte um insgesamt vier Bombardier Dash 8-Q400, die ab 1. November für SWISS als Wetlease im Regionalverkehr eingesetzt werden.

Die SCORE-Maßnahmen von Austrian Airlines zeigen Wirkung. So wurde beispielsweise ein wesentlicher Teil der Wartungsarbeiten für Fokker- und Airbus-Flugzeuge von der Hochsaison im Sommer in den Winter gelegt und dadurch der effizientere Einsatz von Kapazitäten intensiviert. Zudem werden innerhalb des Vertriebs Parallelstrukturen von Lufthansa Passage und Austrian Airlines in 18 osteuropäischen Ländern aufgelöst.

Im Verfahren zur Nachwirkung des ehemaligen Austrian Bord-Kollektivvertrags hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) Mitte September verkündet, dass er der Auffassung des Generalanwalts folgt. Demnach umfasst die Wortfolge „in einem Kollektivvertrag vereinbarte Arbeitsbedingungen“ in der EU-Betriebsübergangs-Richtlinie auch Arbeitsbedingungen eines im Zeitpunkt des Betriebsübergangs bereits gekündigten Kollektivvertrags. Die nachfolgenden Entscheidungen durch den OGH und im Verfahren zur Rechtmäßigkeit des Betriebsübergangs durch das OLG werden 2015 erwartet. Ungeachtet der verschiedenen gerichtlichen Verfahren haben sich die Tarifpartner am 7. Oktober 2014 auf Eckpunkte eines neuen Kollektivvertrags geeinigt. Dieser Kollektivvertrag soll zum 1. Dezember 2014 in Kraft treten und in der Folge der Flugbetrieb der Tyrolean per 1. März 2015 auf die Austrian Airlines AG übergehen. Teil der finalen Einigung wäre eine Generalbereinigung insbesondere durch Abfertigungszahlungen und die Zurückziehung der erwähnten Klagen. Der neue Kollektivvertrag würde neben der Rechtssicherheit auch eine weitere Absenkung der Stückkosten und damit eine signifikante Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit bieten.

In den ersten neun Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 8,7 Mio. Passagiere. Das sind 0,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Bei einem um 4,6 Prozent höheren Angebot steigerte sich der Absatz sogar um 5,9 Prozent. Dies führte zu einer verbesserten Auslastung der Flüge um 1,0 Prozentpunkte auf 79,8 Prozent.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag von Januar bis Ende September 2014 mit 1,6 Mrd. EUR um 0,2 Prozent leicht unter dem Vorjahreswert. Das operative Ergebnis nach neun Monaten betrug –7 Mio. EUR. Die Veränderung im Vergleich zum Vorjahr beträgt –26 Mio. EUR. Positiven Effekten aus der Veränderung der konzernweiten Abschreibungspraxis standen hierbei Einmal-effekte aus der bilanziellen Berücksichtigung von möglichen Abfertigungszahlungen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Kollektivvertrags für das Flugbetriebspersonal der Tyrolean Airways gegenüber.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 767	1 802	-1,9	606	583	3,9
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	19	18	5,6	6	5	20,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	51	45	13,3	17	-17	-
Segmentergebnis	Mio. €	67	61	9,8	23	-13	-
EBITDA ¹⁾	Mio. €	115	83	38,6	40	-6	-
Segmentinvestitionen	Mio. €	184	176	4,5	33	47	-29,8
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	4 675	4 643	0,7	4 675	4 643	0,7
Fracht und Post ²⁾	Tsd. t	1 227	1 268	-3,2	418	426	-1,9
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	9 184	9 289	-1,1	3 250	3 250	0,0
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	6 344	6 438	-1,5	2 180	2 192	-0,5
Nutzladefaktor ²⁾	%	69,1	69,3	-0,2 P.	67,1	67,4	-0,3 P.

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Das Geschäftsfeld Logistik setzt sich neben der Lufthansa Cargo AG auch aus der auf Luftfrachtcontainer spezialisierten Jettainer GmbH und der Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH zusammen. Seit dem 1. Januar 2014 wird die bislang nach der Equity-Methode einbezogene AeroLogic GmbH erstmalig als gemeinschaftliche Tätigkeit nach IFRS 11 quotal konsolidiert. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften. Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo ebenfalls die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines.

Markt und Wettbewerb Während die weltweite Luftfrachtnachfrage in den ersten neun Monaten 2014 leicht anstieg, verblieb die Transportleistung der Lufthansa Cargo auf Vorjahresniveau und konnte damit die Erwartungen vom Jahresbeginn nicht erfüllen. Das Unternehmen orientierte sein Angebot weiterhin stark an der Auslastung, um die Erlöse zu stabilisieren. Dank eines flexiblen und nachfrageorientierten Managements der Frachterkapazitäten gelang es Lufthansa Cargo, den Nutzladefaktor auf einem hohen Niveau von 69,1 Prozent (-0,2 Prozentpunkte) und die Durchschnittserlöse in etwa stabil (-0,7 Prozent) zu halten.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Cargo hat in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 das Programm Lufthansa Cargo 2020 weiter fortgeführt, wozu auch eine teilweise Erneuerung der Flotte gehört. Sichtbares Zeichen hierfür sind insbesondere die vier neuen Boeing 777-Frachter, die mittlerweile für das Unternehmen im Einsatz sind. Im Gegenzug wurden zwei der älteren MD-11-Frachter ausgemustert, ein weiterer wurde

stillgelegt und eine vierte MD-11F soll im Jahresverlauf aus der Flotte genommen werden. Seit Ende März ist Shanghai die erste wichtige Frachterdestination im weltweiten Streckennetz von Lufthansa Cargo, die täglich mit dem neuen Flaggschiff bedient wird. Ein weiterer Meilenstein im Rahmen des Programms Lufthansa Cargo 2020 war der Abschluss der Vertragsverhandlungen mit All Nippon Airways (ANA) über ein strategisches Joint Venture auf Routen zwischen Europa und Japan. Dies ist weltweit das erste Joint Venture dieser Art in der Luftfrachtindustrie. ANA und Lufthansa Cargo werden zukünftig Aktivitäten wie Netzplanung, Preisgestaltung, Verkauf und Abfertigung auf Joint-Venture-Routen gemeinsam gestalten. Der erste Flug im Rahmen der engen Zusammenarbeit ist für den 1. Dezember 2014 geplant.

Lufthansa Cargo stärkt im Winterflugplan 2014/15 ihre Präsenz auf dem afrikanischen Kontinent. Bereits seit Mitte September fliegt die Frachtairline Lagos in Nigeria zweimal wöchentlich mit einer MD-11F an. Im November wird die tunesische Hauptstadt Tunis in das Streckennetz mit einer wöchentlichen Verbindung aufgenommen. Insgesamt bedient Lufthansa Cargo im kommenden Winterflugplan mehr als 300 Ziele in rund 100 Ländern. 44 Zielorte werden durch die Frachterflotte angefliegen.

Lufthansa Cargo wurde von den eigenen Kunden gewürdigt. Bei den renommierten „Air Cargo Excellence Awards“ wurde Europas führende Frachtfluggesellschaft im Rahmen des World Cargo Symposiums 2014 in Los Angeles mit dem „Platinum Award“ ausgezeichnet.

Das Unternehmen treibt das Zukunftsprogramm SCORE auch im Jahr 2014 mit großer Entschlossenheit voran. Für den weiteren Jahresverlauf ist die Umsetzung von zusätzlichen erlössteigernden

und kostensenkenden Maßnahmen geplant. Unter anderem soll die Vermarktung lukrativer Expressprodukte weiter ausgebaut werden. Deutliche Kostensenkungen werden insbesondere durch den Einsatz der effizienten Boeing 777F erzielt.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2014 blieben die Frachtmengen um 3,2 Prozent unter Vorjahresniveau. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 1,1 Prozent verringert, die transportierten Tonnenkilometer sanken um 1,5 Prozent. Der Nutzladefaktor blieb im Vergleich zu 2013 stabil und sank nur geringfügig um 0,2 Prozentpunkte. Während die genutzten Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge weiter wuchsen, wurden die eigenen Frachtkapazitäten eng gesteuert und teils deutlich reduziert. Einzig im Bereich Asien/Pazifik konnte ein Tonnagezuwachs verzeichnet werden. In diesem Verkehrsgebiet stiegen die Frachtmengen geringfügig um 0,9 Prozent. Das Angebot wurde um 0,9 Prozent reduziert. Die transportierten Tonnenkilometer gingen um 1,4 Prozent zurück, sodass sich der Nutzladefaktor um 0,4 Prozentpunkte verringerte.

Im Verkehrsgebiet Amerika sanken die Frachtmengen um 0,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die transportierten Tonnenkilometer stiegen um 0,3 Prozent, die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 0,7 Prozent verringert. Der Ladefaktor konnte um 0,6 Prozentpunkte gesteigert werden. Im Nahost/Afrika-Bereich musste ein deutlicher Rückgang der Frachtmengen verzeichnet werden. Die beförderten Tonnagen sanken gegenüber den ersten neun Monaten des Jahres 2013 um 8,9 Prozent. Während der Absatz von und nach Ägypten weiter gesteigert werden konnte, gingen die Mengen in den beiden anderen Hauptmärkten, Südafrika und Kenia, deutlich zurück. Das Angebot wurde um 5,4 Prozent reduziert. Aufgrund des Rückgangs der transportierten Tonnenkilometer um 9,5 Prozent sank der Ladefaktor um 2,5 Prozentpunkte. Die Frachtmengen innerhalb Europas sanken um 7,3 Prozent. Da die angebotenen Tonnenkilometer um 1,3 Prozent erhöht wurden, die transportierten Tonnenkilometer hingegen um 4,5 Prozent sanken, lag der Ladefaktor in diesem Verkehrsgebiet um 3,0 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz der Lufthansa Cargo sank insbesondere infolge währungs- und mengenbedingt rückläufiger Verkehrserlöse (–2,0 Prozent) in den ersten neun

Monaten des Jahres 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse sanken vor allem aufgrund geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 40 Mio. EUR (–2,4 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen hauptsächlich wegen eines geringeren Fremdwährungsergebnisses und niedrigeren konzerninternen Erstattungen aus Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Zukunftsprogramm SCORE mit 54 Mio. EUR weit unter Vorjahresniveau. Die operativen Gesamterlöse gingen auf insgesamt 1,8 Mrd. EUR (–2,8 Prozent) zurück.

Die operativen Aufwendungen verringerten sich um 3,2 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Ursache hierfür war primär der mengenabhängig rückläufige Materialaufwand in Höhe von 1,3 Mrd. EUR (–6,5 Prozent). In dieser Position reduzierten sich kapazitätsabhängig der Charteraufwand auf 518 Mio. EUR (–4,4 Prozent), der Treibstoffaufwand auf 339 Mio. EUR (–15,0 Prozent), die Gebühren auf 201 Mio. EUR (–5,2 Prozent) und die Technikaufwendungen auf 92 Mio. EUR (–0,9 Prozent). Der Personalaufwand sank geringfügig um 0,7 Prozent auf 290 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesunkene Restrukturierungsaufwendungen zurückzuführen. Diese waren 2013 im Zusammenhang mit SCORE gestiegen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.654 Mitarbeiter (+0,8 Prozent). Die Abschreibungen stiegen im Zusammenhang mit der Anpassung der Abschreibungspolitik im Lufthansa Konzern und dem Zugang der neuen Boeing 777-Frachtflugzeuge um 26 Mio. EUR auf 46 Mio. EUR. Die sonstigen operativen Aufwendungen erhöhten sich geringfügig auf 179 Mio. EUR (+2,3 Prozent).

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 51 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR). Die übrigen Segmenterträge und -aufwendungen blieben auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 67 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 11 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften. Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 184 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR). Diese Zunahme erklärt sich maßgeblich aus gestiegenen Investitionen in IT-Projekte und den Neubau des Luftfracht-Logistik-Terminals.

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. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in P.
Europa	153	–3,8	408	–7,3	509	1,3	251	–4,5	49,4	–3,0
Amerika	697	–0,9	376	–0,5	4 162	–0,7	2 784	0,3	66,9	0,6
Asien/ Pazifik	710	–2,1	347	0,9	3 653	–0,9	2 841	–1,4	77,8	–0,4
Nahost/ Afrika	155	–4,9	96	–8,9	860	–5,4	468	–9,5	54,4	–2,5
Gesamtverkehr	1 715	–2,0	1 227	–3,2	9 184	–1,1	6 344	–1,5	69,1	–0,2

* Ohne Extracharter.

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 200	3 109	2,9	1 112	1 069	4,0
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	1 216	1 145	6,2	436	403	8,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	335	332	0,9	129	113	14,2
Segmentergebnis	Mio. €	367	348	5,5	135	120	12,5
EBITDA*	Mio. €	395	445	-11,2	112	173	-35,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	83	71	16,9	19	31	-38,7
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	20 003	19 815	0,9	20 003	19 815	0,9

* 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 32 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt rund 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt. Wichtigstes strategisches Ziel der Lufthansa Technik ist die Schaffung von profitabilem Wachstum durch das Gewinnen großer MRO-Verträge und den Ausbau der internationalen Präsenz und Innovationen in Produkte, Technologie und Verfahren. So hat im September Lufthansa Technik Logistik Services (LTLS) in China eine neue Niederlassung in Betrieb genommen. LTLS hat damit die Grundlage gelegt, um in Zukunft den wachsenden Markt in China noch direkter bedienen zu können. Als weiteren Schritt ihrer Wachstums- und Innovationsstrategie investiert Lufthansa Technik fast 60 Mio. EUR in den Bau und die Ausstattung einer neuen Räder- und Bremsenwerkstatt in Frankfurt am Main. Die neue Produktionsstätte ermöglicht ab 2017 zusätzliches Wachstum in diesem Segment.

Markt und Wettbewerb Wachsende MRO-Kapazitäten führten 2014 ebenso wie die weiterhin angespannte Finanzlage der Fluggesellschaften zu anhaltend hohem Preis- und Kostendruck im MRO-Geschäft. Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Gerätehersteller (OEM) und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften sowie unabhängige Anbieter. Der Markt ist nach wie vor von Konsolidierungen sowohl auf der Wettbewerber- wie auf der Kundenseite geprägt.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte im bisherigen Verlauf des Jahres 13 neue Kunden gewinnen und 221 Verträge mit einem Vertrags- und Umsatzvolumen von 1,5 Mrd. EUR für 2014 und die Folgejahre abschließen. Dabei konnte die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge auf mehr als 3.100 erhöht werden.

Zu den wesentlichen neuen Abschlüssen gehörte die Unterzeichnung eines langfristigen Vertrags zur Instandhaltung von Schubumkehrern der GEnx-2B-Triebwerke für die Boeing 747-8 mit der Middle River Aircraft Systems Inc. (MRAS), einem Tochterunternehmen von GE Aviation. Mit Scandinavian Airlines System (SAS) wurde ein Vertrag über die Lieferung des LED-Kabinen-Beleuchtungssystems HelioJet abgeschlossen. Damit wird SAS Erstkunde für HelioJet. Für die Instandhaltung des neuesten Bombardier Flugzeugtyps, des Challenger 350 Business Jet, haben International Jet Management (IJM) und das Lufthansa Technik Tochterunternehmen Lufthansa Bombardier Aviation Services (LBAS) einen Wartungsvertrag unterschrieben.

Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE setzt Lufthansa Technik nach wie vor konsequent Maßnahmen zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und nachhaltigen Ergebnissteigerung des Unternehmens um. Wie im Vorjahr tragen diese Maßnahmen wesentlich zum Unternehmensergebnis bei.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse lagen im Berichtszeitraum mit 3,2 Mrd. EUR um 2,9 Prozent über Vorjahresniveau. Die Umsätze mit Konzerngesellschaften wurden dabei um 6,2 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR und der Außenumsatz mit 2,0 Mrd. EUR (+1,0 Prozent) jeweils gesteigert. Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 176 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahr (+32,3 Prozent). Der operative Gesamtaufwand lag mit 3,0 Mrd. EUR über dem Vorjahreswert (+4,5 Prozent). Durch eine erhöhte Fremdfertigung stieg die Materialaufwandsposition um 4,3 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Der Personalaufwand lag ebenfalls mit 901 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau (+1,9 Prozent). Im Berichtszeitraum erzielte das Geschäftsfeld Technik einen operativen Gewinn von 335 Mio. EUR (Vorjahr: 332 Mio. EUR). Ergänzt um die positive Entwicklung der übrigen Segmenterträge wurde ein Segmentergebnis von 367 Mio. EUR (Vorjahr: 348 Mio. EUR) erreicht. Die Segmentinvestitionen lagen bei 83 Mio. EUR (Vorjahr: 71 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 960	1 889	3,8	723	680	6,3
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	466	456	2,2	172	166	3,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	66	63	4,8	48	44	9,1
Segmentergebnis	Mio. €	70	74	-5,4	55	53	3,8
EBITDA*	Mio. €	102	111	-8,1	61	67	-9,7
Segmentinvestitionen	Mio. €	87	54	61,1	39	21	85,7
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	32 693	31 916	2,4	32 693	31 916	2,4

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die LSG Sky Chefs-Gruppe besteht aus 158 Unternehmen und bedient ihre Kunden an mehr als 210 Flughäfen in 53 Ländern. Die Gruppe hat ihr Portfolio in den vergangenen Jahren signifikant erweitert. Es beinhaltet zunehmend Dienstleistungen wie das Management von Bordverkaufsprogrammen, die Entwicklung und Logistik von Bordserviceequipment sowie das Betreiben von Lounges. Gleichzeitig festigt das Unternehmen seine Position in verwandten Geschäftsfeldern, insbesondere Zugservices in Europa sowie Lieferungen an den Einzelhandel mit Schwerpunkt in den USA.

Markt und Wettbewerb LSG Sky Chefs ist weltweiter Marktführer im Airline-Catering, betrachtet nach Marktanteil, Qualität und Innovationskraft. Diese Position wurde durch die Stärkung des Kunden- und Marktfokus, kontinuierliche Optimierungsinitiativen sowie konsequentes Kosten- und Prozessmanagement ausgebaut.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Für die ersten neun Monate 2014 verzeichnete LSG Sky Chefs aufgrund steigender Passagierzahlen Umsatzwachstum in allen Regionen. Das Unternehmen vergrößerte sein globales Netzwerk in den Wachstumsmärkten Russland und China: Im Februar gelang der Markteintritt in Rostov am Don im Rahmen des Joint Ventures mit Aeroflot, Aeromar. Im Juni wurde ein Joint Venture am chinesischen Standort Wenzhou unterzeichnet. Zudem übernahm LSG Sky Chefs die Vorproduktionsstätte für LSG Sky Chefs Finland Oy in Helsinki und eröffnete in Panama und Nanjing hochmoderne Produktionsstätten, um die dort steigende Nachfrage zu bedienen. Die in der Entwicklung und Logistik von Bordserviceequipment tätige Gesellschaft SPIRIANT gründete ihre erste Niederlassung im Nahen Osten in Dubai. In Neuseeland schaffte LSG Sky Chefs mit der Übernahme des Einzelhandelsgeschäfts von Naturezone ein zweites Standbein. Im September gab LSG Sky Chefs zwei Neuaufträge mit den Zugbetreibern NTV sowie iDTGV bekannt. Zu den wichtigsten Kundenerfolgen zählen der weltweite Vertrag mit Delta Air Lines für insgesamt 39 Standorte, die Ausweitung der Geschäftsbeziehung mit JetBlue Airlines auf

16 Flughäfen in den USA, die Verlängerung der Cateringaufträge von Emirates und Singapore Airlines in Neuseeland sowie der Abschluss neuer Onboard Retail-Verträge mit SunExpress in Deutschland und der Türkei sowie mit Spirit Airlines in Nord- und Südamerika. United Airlines verlieh LSG Sky Chefs und seinen Partnerunternehmen mit dem Crystal Award den jeweils höchsten Preis für herausragendes Catering in allen Kategorien.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz des Geschäftsfelds Catering hat sich in den ersten drei Quartalen gegenüber dem Vorjahreszeitraum währungsbereinigt um 7,0 Prozent erhöht. Nominal stieg er um 3,8 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR. Erstmals konsolidierte Gesellschaften trugen mit 14 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei. Der Außenumsatz stieg auf 1,5 Mrd. EUR (+4,3 Prozent). Der Innenumsatz erhöhte sich auf 466 Mio. EUR (+2,2 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 50 Mio. EUR um 4 Mio. EUR unter Vorjahr. Insgesamt erhöhten sich die operativen Gesamterlöse um 67 Mio. EUR auf 2,0 Mrd. EUR. Die operativen Gesamtaufwendungen waren mit 1,9 Mrd. EUR 3,4 Prozent höher als im Vorjahr. Der Materialaufwand stieg um 3,4 Prozent auf 862 Mio. EUR. In den ersten neun Monaten beschäftigte das Unternehmen durchschnittlich 32.382 Mitarbeiter (+3,2 Prozent). Der Personalaufbau ist vor allem auf erstmals konsolidierte Gesellschaften in Europa sowie auf das gestiegene Geschäftsvolumen zurückzuführen. Dennoch erhöhte sich der Personalaufwand nur unterproportional um 1,9 Prozent auf 705 Mio. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 48 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Aufwendungen sind, hauptsächlich bedingt durch das höhere Geschäftsvolumen sowie durch höhere Wertberichtigungen auf Kundenforderungen, auf 329 Mio. EUR (+7,2 Prozent) gestiegen. LSG Sky Chefs weist für die ersten neun Monate 2014 einen operativen Gewinn von 66 Mio. EUR (Vorjahr: 63 Mio. EUR) aus. Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen betrug -1 Mio. EUR. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung sank um 8 Mio. EUR auf 4 Mio. EUR. Das Segmentergebnis betrug somit 70 Mio. EUR (Vorjahr: 74 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen fielen mit 87 Mio. EUR um 33 Mio. EUR höher aus.

Geschäftsfeld IT Services

Kennzahlen IT Services

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	483	472	2,3	165	168	-1,8
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	282	274	2,9	92	97	-5,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	21	17	23,5	10	12	-16,7
Segmentergebnis	Mio. €	21	16	31,3	10	13	-23,1
EBITDA*	Mio. €	52	45	15,6	20	21	-4,8
Segmentinvestitionen	Mio. €	15	16	-6,3	3	4	-25,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	2 731	2 720	0,4	2 731	2 720	0,4

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Systems ist ein Full- Service-Provider von Beratungs- und IT-Dienstleistungen und einer der führenden Anbieter auf dem internationalen Markt für Airline-IT. Das Unternehmen ist auch außerhalb der Aviation-Industrie tätig. Lufthansa Systems hat Niederlassungen in Deutschland sowie Auslandsstandorte in 16 Ländern.

Die bevorstehende Aufspaltung der Lufthansa Systems auf drei Gesellschaften, die Anfang 2015 umgesetzt werden soll, blieb ohne negative Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb. Der Geschäftsbereich Infrastructure soll im Rahmen eines Outsourcings in den IBM Konzern eingebracht werden. Der Abschluss der Verhandlungen und die Vertragsunterzeichnung, die insbesondere noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats der Gesellschaft steht, sind für das vierte Quartal geplant. Der Bereich IT Services wird nach Abschluss der Transaktion nicht mehr als eigenständiges Geschäftsfeld innerhalb der Lufthansa Group geführt. Die Geschäftsbereiche Airline Solutions und Industry Solutions sollen als eigenständige Gesellschaften im Geschäftsfeld Sonstige weitergeführt werden. Weitere Informationen hierzu finden Sie im „Nachtragsbericht“ auf [S. 24](#).

Markt und Wettbewerb Der Schwerpunkt des Geschäftsbereichs Airline Solutions liegt auf der Entwicklung von Applikationen zur weiteren Optimierung von Geschäftsprozessen und der Prozessharmonisierung der Airline-IT. Der Kundenstamm umfasst insgesamt rund 300 Airlines. Auch der Geschäftsbereich Industry Solutions ist gut in seinem Markt positioniert. Wichtige Treiber für die Nachfrage bei seinen rund 150 Kunden sind die Automatisierung und Digitalisierung von Geschäftsprozessen, neue Technologien wie Big Data und Mobility sowie der IT-Erneuerungsbedarf in bestimmten Branchen.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Mit Iberia, Wizz Air und White Airways haben sich weitere Kunden für die Lido-Navigationslösungen von Lufthansa Systems entschieden. easyJet hat die Einführung des papierlosen Cockpits mit Hilfe der elektronischen Navigationskarten von Lufthansa Systems abgeschlossen. Kenya Airways und Qatar Airways verlängerten ihre Verträge

für die Flugplanungslösungen NetLine/Plan und NetLine/Sched jeweils um weitere drei Jahre. TAP konnte als neuer Kunde für die Codeshare-Management-Lösung SchedConnect gewonnen werden. Austrian Airlines verlängerte den Vertrag über die Nutzung von SchedConnect um weitere fünf Jahre. Im Juli wurde der millionste Download der BoardConnect App registriert. Sie ermöglicht Passagieren, während des Flugs mit eigenen Geräten auf ein breites Infotainment-Angebot zuzugreifen. Industry Solutions konnte E.ON als Neukunden in der Prozessberatung gewinnen. Für die Reederei Celebrity Cruises wurde die gesamte Flotte mit dem Infotainment-System Velimo Light ausgestattet. Der Wartungsvertrag mit Bosch Thermotechnik wurde verlängert und bei der Hamburg Port Authority die Einführung von TransPORT rail erfolgreich abgeschlossen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse lagen mit 483 Mio. EUR um 2,3 Prozent über dem Vorjahresniveau. Dabei stiegen die Umsatzerlöse mit Konzerngesellschaften auf 282 Mio. EUR (Vorjahr: 274 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse mit externen Kunden betragen 201 Mio. EUR (Vorjahr: 198 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge reduzierten sich auf 13 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR). Grund hierfür waren Ausgleichszahlungen für Abfindungen seitens Lufthansa für SCORE-Maßnahmen im Berichtszeitraum des Vorjahres. Demzufolge summierten sich die operativen Gesamterlöse auf 496 Mio. EUR (Vorjahr: 487 Mio. EUR). Der Materialaufwand belief sich auf 87 Mio. EUR (Vorjahr: 91 Mio. EUR). Im Berichtszeitraum beschäftigte die Lufthansa Systems durchschnittlich 2.720 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.725 Mitarbeiter). Der Personalaufwand lag mit 180 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die planmäßigen Abschreibungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betragen unverändert 26 Mio. EUR. Die sonstigen Aufwendungen stiegen umsatzbedingt auf 182 Mio. EUR (Vorjahr: 173 Mio. EUR). Damit nahmen die operativen Gesamtaufwendungen auf 475 Mio. EUR (Vorjahr: 470 Mio. EUR) zu. Lufthansa Systems erzielte somit im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis in Höhe von 21 Mio. EUR, 23,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände verursachten einen Mittelabfluss von 15 Mio. EUR (Vorjahr: 16 Mio. EUR).

Sonstige

Sonstige

		Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	885	771	14,8	298	226	31,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	-97	-286	66,1	-32	-125	74,4
Segmentergebnis	Mio. €	-65	-220	70,5	-23	-123	81,3
EBITDA*	Mio. €	-85	190	-	20	261	-92,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	8	6	33,3	4	1	300,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	3 521	3 392	3,8	3 521	3 392	3,8

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Der Bereich Sonstige umfasst die Service- und Finanzgesellschaften der Lufthansa Group. Dazu gehören seit dem dritten Quartal AirPlus und die zentralen Konzernfunktionen der Deutschen Lufthansa AG.

Die Lufthansa Group beabsichtigt, ihre Kräfte im Bereich „Flight Training“ zu bündeln. Bis Juli 2015 sollen die Lufthansa Flight Training GmbH (LFT) und die Swiss Aviation Training AG (SAT) als Partner zusammengeführt werden. In einem ersten organisatorischen Schritt wurde die LFT zum 1. Juli 2014 dem Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe und dort der Lufthansa Passage zugeordnet. Die Ergebnisse der LFT werden entsprechend dort konsolidiert. Die betreffenden Segmentwerte des laufenden Geschäftsjahres sowie die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

AirPlus fokussiert sich strategisch auf die Produktführerschaft bei Bezahl- und Abrechnungslösungen für das Geschäftsreisemanagement von Unternehmen. Dabei setzt der Firmenkreditkarten-Spezialist im Lufthansa Konzern auf eine zukunftsweisende Weiterentwicklung seiner Produkte in Richtung virtuelle und mobile Bezahlösungen. Die strategisch maßgebliche Zielgruppe sind mittelständische Unternehmen mit multinationaler Ausrichtung. Als entscheidende Wachstumsmärkte wurden vor allem Länder der Region Asien-Pazifik identifiziert.

Nach einem moderaten Wachstum in den ersten sechs Monaten dieses Jahres entwickelt sich das internationale Geschäftsreisenaufkommen aktuell rückläufig: Im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Vorjahres sind AirPlus-Kunden weltweit weniger geschäftlich geflogen (-2,3 Prozent) und gaben 4,2 Prozent weniger für geschäftliche Flugreisen aus. Insgesamt konnte das operative Ergebnis im Berichtszeitraum um 3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

Die operativen Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 492 Mio. EUR über dem Vorjahreswert (+8,1 Prozent). Das operative Ergebnis belief sich auf -140 Mio. EUR (Vorjahr: -322 Mio. EUR). Die operativen Aufwendungen sanken auf 632 Mio. EUR (-18,7 Prozent). Die Entlastung des operativen Ergebnisses resultiert aus den weiter gesunkenen Restrukturierungsaufwendungen im Rahmen von SCORE sowie einem positiven Wechselkursergebnis.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war weiterhin geprägt durch geringere Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit SCORE in Höhe von 30 Mio. EUR (Vorjahr: 168 Mio. EUR), die in diesem Segment verbucht werden. Die operativen Gesamterlöse stiegen auf 885 Mio. EUR (Vorjahr: 771 Mio. EUR), während die operativen Aufwendungen auf 982 Mio. EUR sanken (Vorjahr: 1,1 Mrd. EUR). Das operative Ergebnis betrug -97 Mio. EUR (Vorjahr: -286 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 sowohl Risiken als auch Chancen erkennen und Maßnahmen aufzeigen, sodass das Handeln danach ausgerichtet werden kann. Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement-System und zur Risiko- und Chancensituation der Lufthansa Group finden Sie im „Geschäftsbericht 2013“ ab [S. 97](#).

In den ersten neun Monaten des Jahres 2014 haben sich im Vergleich zu den im „Geschäftsbericht 2013“ ab [S. 97](#) ausführlich dargestellten Risiken und Chancen insbesondere folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben.

Eine Verschärfung der politischen Instabilität im Nahen Osten sowie in Osteuropa kann dazu führen, dass der aktuelle Trend des Ölpreises sich umkehrt und es zu einem signifikanten Preisanstieg kommt. Diese Entwicklung würde für die Lufthansa Group eine kostenseitige Belastung darstellen. Weiter fallende Ölpreise bieten demgegenüber ebenso eine Chance auf geringere Treibstoffkosten. Neben einer Verschärfung der zahlreichen aktuell schwelenden politischen und militärischen Konflikte kann auch ein vermehrtes Auftreten von Ebola-Fällen außerhalb des aktuellen Epidemie-Raums oder Anzeichen für eine Veränderung der Übertragungswege negative Auswirkungen auf den Luftverkehr haben. Indirekt sind solche Effekte auch zu erwarten, wenn die chinesische Regierung auf Forderungen nach mehr demokratischer Mitbestimmung mit Härte reagiert und sich dies negativ auf das Wirtschaftswachstum Chinas auswirkt. Als eine die Weltwirtschaft wesentlich beeinflussende Volkswirtschaft hätte dies auch Auswirkungen auf die Nachfrage im Luftverkehr. Ebenso könnten die Spannungen zwischen der Europäischen Union und Russland zu einer Ausweitung der Sanktionen führen, wodurch letztlich Überflugrechte gefährdet werden könnten.

Darüber hinaus besteht für die Lufthansa Group das verschärfte Risiko von Streiks der Piloten. Trotz aller Bemühungen, in konstruktiven Verhandlungen gemeinsam tragfähige Lösungen zu erarbeiten, folgten dem dreitägigen Arbeitskampf der Vereinigung Cockpit (VC) im April 2014 für einen neuen Tarifvertrag insbesondere zur Übergangsversorgung bislang weitere fünf Streikaufrufe der VC. So ist es im vierten Quartal bereits zu mehreren weiteren Arbeitskampfmaßnahmen der VC gekommen. Neben der Schädigung der Reputation der Lufthansa Group als zuverlässigem Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und Zusatzkosten.

Die Ausweitung der Angebote in der Luftverkehrsbranche führt weiterhin zu erhöhtem Preisdruck im Passagiergeschäft. Die Lufthansa Group begegnet dieser Entwicklung durch

Einschränkungen ihres geplanten Wachstums, zum Beispiel die Absenkung des Wachstumspfad im Winterflugplan 2014/15 und im Sommerflugplan 2015, um bei Bedarf das Risiko sinkender Durchschnittserlöse durch weitere Kapazitätsmaßnahmen zu mindern.

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

Nachtragsbericht

Am 21. Oktober 2014 hat der Vorstand der Deutsche Lufthansa AG beschlossen, in finale Verhandlungen über den Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG bei gleichzeitigem Abschluss eines IT-Service-Vertrags für die Lufthansa Group mit dem IBM Konzern einzutreten. Gemäß IFRS 5 sind die hiervon betroffenen Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 als Abgangsgruppe auszuweisen und basierend auf dem voraussichtlichen Kaufpreis zu bewerten. Der erwartete Kaufpreis berücksichtigt dabei auch Belastungen aus zukünftigen Restrukturierungen und wird zu einem einmaligen, nicht operativen Aufwand von rund 240 Mio. EUR (vor Ertragsteuern) führen. Dem stehen künftige Einsparungen während der voraussichtlichen Vertragslaufzeit von sieben Jahren von durchschnittlich rund 70 Mio. EUR pro Jahr gegenüber. Der Vertragsabschluss steht insbesondere unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats der Gesellschaft. Der Vollzug der Transaktion und damit auch die Auflösung des Geschäftsfelds IT Services werden bis zum Ende des ersten Quartals 2015 erwartet.

Im Oktober 2014 kam es erneut zu Streiks der Vereinigung Cockpit bei Lufthansa Cargo, Germanwings und Lufthansa Passage. Der Streik bei Lufthansa Cargo hatte kaum Auswirkungen auf das Geschäft, da trotz Streiks das komplette Flugprogramm geflogen werden konnte. Die Streiks bei Lufthansa Passage und bei Germanwings auf der Kurz- und Langstrecke führten hingegen zu massiven Flugstreichungen, die zu unmittelbaren Ergebnisbelastungen von rund 50 Mio. EUR geführt haben. Die Streiks aus dem dritten Quartal hatten außerdem die Vorausbuchungen für das vierte Quartal mit weiteren 15 Mio. EUR belastet.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Für das Jahr 2014 wird ein Wachstum der Weltwirtschaft von 2,7 Prozent erwartet. Verglichen mit den Erwartungen zu Mitte des Jahres bedeutet dies erneut eine leichte Abschwächung der erwarteten diesjährigen Wachstumsrate. Nach wie vor optimistisch sind jedoch die Erwartungen für das globale Wirtschaftswachstum im kommenden Jahr.

BIP-Wachstum

in %	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*
Welt	2,7	3,2	3,6	3,8	3,7
Europa	1,4	1,7	2,0	2,1	2,0
Deutschland	1,4	1,6	1,8	1,6	1,5
Nordamerika	2,3	2,7	2,9	3,1	2,7
Südamerika	1,0	2,2	3,6	3,8	3,8
Asien/ Pazifik	4,8	5,0	5,2	5,4	5,6
China	7,3	7,1	7,1	7,3	7,6
Naher Osten	3,4	4,0	4,5	4,5	4,7
Afrika	3,5	5,5	6,0	5,6	5,5

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2014.

* Prognosewerte.

Die Abschwächung des Euros gegenüber anderen wesentlichen Währungen, das Nachgeben des Ölpreises und die wirtschaftspolitischen Maßnahmen in China können – sofern sie nachhaltig Bestand haben – dazu beitragen, dass die Weltwirtschaft in 2015 stärker anziehen wird.

Für Europa wird für 2014 ein Wirtschaftswachstum von 1,4 Prozent erwartet. Wachstumsstärkstes westeuropäisches Land ist Großbritannien mit einem erwarteten Wachstum von 3,1 Prozent im Jahr 2014. Deutschland zählt im Vergleich zu anderen westeuropäischen Ländern mit einem erwarteten Wachstum von 1,4 Prozent eher zum Mittelfeld. Unverändert weisen südeuropäische Länder tendenziell schwächere Wachstumsraten auf. Eine negative Wachstumsrate im Jahr 2014 wird neben Zypern (–3,8 Prozent) auch für Finnland (–0,3 Prozent) und Italien (–0,4 Prozent) erwartet.

Beim Ölpreis war im dritten Quartal 2014 ein steter Rückgang zu verzeichnen. Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung beinhalten die aktuellen Terminkurse allerdings die Erwartung steigender Preise. Unverändert wird das Ölpreisniveau primär durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst. Es ist daher auch für das restliche Jahr 2014 mit volatilen Treibstoffkosten zu rechnen.

Nachdem das dritte Quartal 2014 von einer allgemeinen Euroschwäche gekennzeichnet war, rechnet die Mehrheit der Analysten bis zum Jahresende mit im Wesentlichen gleichbleibenden Wechselkursniveaus. Für 2015 hingegen geht die Mehrheit der Analysten von einer allgemeinen Abschwächung des Euros aus.

Es wird prognostiziert, dass die Airline-Industrie auf globaler Basis des sich verbessernden gesamtwirtschaftlichen Umfelds in 2014 weltweit stark wachsen wird. Für die gesamte Branche prognostiziert der Branchenverband IATA für das Gesamtjahr 2014 einen Gewinn in Höhe von 18,0 Mrd. USD (Vorjahr: 10,6 Mrd. USD), der höchste Jahreswert in den letzten fünf Jahren.

Ausblick Lufthansa Group Die ersten neun Monate des Jahres zeigten eine volatile Ergebnisentwicklung in der Lufthansa Group: Konnte zu Jahresbeginn noch eine Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahr erreicht werden, wechselten sich anschließend stabile und sehr schwache Monate ab. Getrieben war diese Entwicklung insbesondere durch Streikaktivitäten bei der Lufthansa Passage, starken Wettbewerb im Markt und nachteilige globale politische Entwicklungen, die die Erlösentwicklung der Airlines negativ beeinflussten.

Nach Korrektur der Ergebnisprognose für das Gesamtjahr im Juni wurde der angepasste Ergebnisfad im dritten Quartal trotz des nach wie vor anspruchsvollen Umfelds erreicht. Dabei ist innerhalb der Geschäftsfelder auch weiter eine differenzierte Entwicklung zu beobachten. Nach wie vor belasten die genannten Faktoren die Erlösentwicklung und die Ergebnisse der Passage Airline Gruppe deutlich. Die gute Entwicklung der Stückkosten konnte die Belastungen auf der Erlösseite nicht kompensieren. Eine Ergebnisverbesserung gegenüber Vorjahr konnte hier nur durch die positiven Effekte aus der Anpassung der Abschreibungspolitik erreicht werden. Die Service-Gesellschaften zeigen hingegen weiter einen soliden Geschäftsverlauf. Der Wegfall belastender Einmaleffekte durch Rückstellungen für das SCORE-Programm im Vorjahr entlastet das Ergebnis.

Passage Airline Gruppe sieht auch weiterhin Entwicklung

unter Vorjahr Auch in den verbleibenden Monaten erwartet die Passage Airline Gruppe ein schwaches Marktumfeld. Die gute Entwicklung der Stückkosten kann die anhaltend schwierige Erlösentwicklung voraussichtlich nicht kompensieren. Im vierten Quartal wird die beschlossene Absenkung des ursprünglich geplanten Kapazitätswachstums eine leichte Entspannung bringen. Dennoch ist zu erwarten, dass die im Vorjahresvergleich positive Mengenentwicklung aufgrund der niedrigeren Stückerlöse nicht zu einem Umsatzwachstum führen wird. Die erwartete Ergebnisverbesserung wird im Wesentlichen durch die positiven Effekte aus der Anpassung der Abschreibungsparameter erreicht.

Lufthansa Passage erwartet auch in den verbleibenden Monaten dieses Jahres eine Ergebnisentwicklung, die hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibt. Sie geht trotz der ergebniserhöhenden Wirkung der veränderten Abschreibungspraxis für 2014 nun von einem Ergebnis auf Vorjahresniveau aus. Die Auswirkungen möglicher weiterer Streiks sind nicht in der Ergebnisprognose enthalten.

Kennzahlen Prognosen Passage Airline Gruppe 2014

	Ausblick 2014
Flotte (Anzahl Flugzeuge)	insgesamt stabil
Kapazität (ASK)	ca. +3%
Absatz (RPK)	stärker als Kapazitätswachstum
Sitzladefaktor (SLF)	leicht steigend
Preisniveau (Durchschnittserlöse)	rückläufig
Stückerlöse (RASK)	rückläufig
Stückkosten (CASK exkl. Treibstoff)	ca. –4%

SWISS sieht eine stabilere Ergebnisentwicklung und rechnet unverändert mit einem Ergebnis, das deutlich über Vorjahresniveau liegen sollte. Dies ist maßgeblich durch die neue Abschreibungspolitik für Flugzeuge bedingt.

Austrian Airlines erwartet nun eine moderate Umsatzsteigerung und ein leicht positives operatives Ergebnis. Dies ist im Wesentlichen auf die notwendige bilanzielle Vorsorge für die aus dem Kollektivvertragsabschluss resultierenden Abfertigungszahlungen zurückzuführen.

Für alle Airlines gilt, dass das Jahresergebnis sowohl hinsichtlich Chancen als auch Risiken stark abhängig von der weiteren Entwicklung der Durchschnittserlöse und zunehmend von der volatilen Entwicklung der Treibstoffkosten bleibt. Nach wie vor stehen gute Erfolge bei der Reduzierung der Stückkosten einem schwachen Erlös Umfeld gegenüber. Die Erwartung zur Entwicklung der operativen Kennzahlen bleibt unverändert.

Lufthansa Cargo erwartet Ergebnisverbesserung Lufthansa Cargo erwartet im vierten Quartal eine saisonbedingte Belebung der Nachfrage und eine entsprechende Steigerung der Frachtmengen. Das ambitionierte Ziel einer deutlichen Umsatzsteigerung gegenüber 2013 ist angesichts des ausgebliebenen Umsatzwachstums in den ersten drei Quartalen nicht mehr zu erreichen. Lufthansa Cargo geht nun von einer Steigerung des operativen Ergebnisses über Vorjahr aus.

Übrige Geschäftsfelder erwarten stabilen Geschäftsverlauf Lufthansa Technik wird 2014 das hohe operative Ergebnis des Vorjahres trotz wachsender Umsätze nicht erreichen. Gründe hierfür sind die besonders gute Auftragslage im Geschäftsjahr 2013

sowie Aufwendungen für den Ausbau der Verbundstruktur im laufenden Jahr. Aufgrund der erfreulichen Geschäftsentwicklung in einzelnen Bereichen erwartet Lufthansa Technik nun aber ein Ergebnis deutlich über dem Niveau des Jahres 2012.

LSG Sky Chefs erwartet für das Geschäftsjahr 2014 nun einen leichten Anstieg des Umsatzes bei einem ungefähr auf Vorjahresniveau liegenden Ergebnis. Die laufenden Programme zur Effizienzsteigerung werden ebenso fortgeführt wie die Wahrnehmung von profitablen Wachstumschancen über geografische Expansion und Portfolioerweiterung sowohl in ihrem Kerngeschäft als auch in angrenzenden Märkten.

Lufthansa Systems erwartet für 2014 unverändert ein leichtes Umsatzwachstum und ein operatives Ergebnis leicht unter dem Vorjahreswert.

Alle Gesellschaften setzen ihre Programme im Rahmen von SCORE konsequent fort.

Ergebnisprognose wird bestätigt Insgesamt erwartet die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2014 unverändert ein berichtetes operatives Ergebnis von rund 1,0 Mrd. EUR. Darin enthalten ist die Entlastung aus der Anpassung der Abschreibungspraxis in Höhe von 340 Mio. EUR. Ergebnisbelastungen aus Streikeffekten bis Ende Oktober sind in dieser Prognose ebenfalls enthalten, Kosten aus möglichen weiteren Streiks jedoch nicht. Wesentliche Einflussgrößen auf die weitere Ergebnisentwicklung bleiben daneben insbesondere auch die unsichere Erlösentwicklung bei den Airlines, zunehmend der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack sowie die Währungsentwicklungen.

Ergebnisprognosen 2014 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz		Operatives Ergebnis		
	Umsatz 2013 in Mio. €	Prognose für 2014	Ergebnisse 2013 in Mio. €	Prognose für 2014	Effekt aus Anpassung Abschreibungs- politik in Mio. €
Lufthansa Passage	17 302		265	auf Vorjahresniveau	+240
SWISS	4 223		226	deutlich über Vorjahr	+70
Austrian Airlines	2 069		25	unter Vorjahr, aber positiv	+40
Überleitung	-81		-21		
Passage Airline Gruppe	23 513	unter Vorjahr	495	leicht über Vorjahr	+350
Logistik	2 442	unter Vorjahr	77	über Vorjahr	-10
Technik	4 180	entsprechend Marktwachstum	404	deutlich über Niveau 2012 (328 Mio. €)	
Catering	2 514	leicht über Vorjahr	105	auf Vorjahresniveau	
IT Services	640	leicht über Vorjahr	36	leicht unter Vorjahr	
Sonstige	0		-378	deutliche Verbesserung wegen geringerer Restrukturierungskosten	
Innenumsätze / Überleitung	-3 261		-42		
Lufthansa Group berichtet	30 028	unter Vorjahr	697	rund 1 000 Mio. €	+340
Restrukturierungskosten			245	80 Mio. €	
Projektkosten Lufthansa Passage			100	200 Mio. €	
Lufthansa Group normalisiert		unter Vorjahr	1 042	rund 1 300 Mio. €	+340

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Januar – September 2014

in Mio. €	Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013 ¹⁾	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013 ¹⁾
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	18 460	18 664	6 994	6 884
Andere Betriebserlöse	4 164	4 103	1 464	1 419
Umsatzerlöse	22 624	22 767	8 458	8 303
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	156	85	74	18
Sonstige betriebliche Erträge	1 380	1 444	475	456
Materialaufwand	-13 002	-13 307	-4 738	-4 752
Personalaufwand	-5 455	-5 468	-1 809	-1 860
Abschreibungen	-1 062	-1 425	-367	-493
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3 752	-3 512	-1 409	-1 088
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	889	584	684	584
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	71	75	66	64
Übriges Beteiligungsergebnis	23	26	6	4
Zinserträge	100	122	28	36
Zinsaufwendungen	-310	-379	-97	-131
Übrige Finanzposten	-139	-69	6	42
Finanzergebnis	-255	-225	9	15
Ergebnis vor Ertragsteuern	634	359	693	599
Ertragsteuern	-136	-101	-125	-145
Ergebnis nach Ertragsteuern	498	258	568	454
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-16	-11	-7	-4
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	482	247	561	450
„Unverwässertes“ / „Verwässertes Ergebnis“ je Aktie in €	1,05	0,54	1,22	0,98

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Januar – September 2014

in Mio. €	Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013 ¹⁾	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013 ¹⁾
Ergebnis nach Ertragsteuern	498	258	568	454
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	67	-43	57	-20
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	87	41	18	31
Folgebewertung von Cashflow Hedges	76	-69	126	-243
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	4	-13	4	0*
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	7	0*	5	-1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-23	16	-40	59
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-2 519	741	-1 302	154
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	632	-169	325	-7
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern	-1 669	504	-807	-27
Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)	-1 171	762	-239	427
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-19	-10	-10	-3
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-1 190	752	-249	424

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Konzernbilanz

zum 30. September 2014

Aktiva

in Mio. €	30.09.2014	31.12.2013 ¹⁾	30.09.2013 ¹⁾	01.01.2013 ¹⁾
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 205	1 188	1 185	1 193
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	389	381	360	375
Flugzeuge und Reservetriebwerke	13 461	12 359	12 221	11 843
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	1 041	959	895	899
Übriges Sachanlagevermögen	2 107	2 059	2 020	2 082
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	459	441	448	382
Übrige Beteiligungen	560	500	441	413
Langfristige Wertpapiere	20	20	19	19
Ausleihungen und Forderungen	457	500	386	472
Derivative Finanzinstrumente	352	335	125	268
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	17	16	19	25
Effektive Ertragsteuerforderungen	32	39	40	52
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1 276	622	651	755
Langfristige Vermögenswerte	21 376	19 419	18 810	18 778
Vorräte	668	641	651	639
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 570	3 600	3 967	3 616
Derivative Finanzinstrumente	354	460	221	215
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	162	147	160	152
Effektive Ertragsteuerforderungen	114	72	95	101
Wertpapiere	2 711	3 146	3 820	3 530
Bankguthaben und Kassenbestände	934	1 552	1 569	1 438
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	72	71	71	110
Kurzfristige Vermögenswerte	9 585	9 689	10 554	9 801
Bilanzsumme	30 961	29 108	29 364	28 579

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Passiva

in Mio. €	30.09.2014	31.12.2013 ¹⁾	30.09.2013 ¹⁾	01.01.2013 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	1 180	1 180	1 177	1 177
Kapitalrücklage	1 395	1 395	1 382	1 382
Gewinnrücklagen	221	2 002	1 737	-63
Übrige neutrale Rücklagen	1 381	1 166	988	1 055
Konzernergebnis	482	313	247	1 228
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	4 659	6 056	5 531	4 779
Minderheitenanteile	60	52	64	60
Eigenkapital	4 719	6 108	5 595	4 839
Pensionsrückstellungen	7 397	4 718	5 116	5 844
Sonstige Rückstellungen	592	596	703	590
Finanzschulden	5 192	4 823	4 982	5 947
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	146	148	173	198
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 199	1 187	1 168	1 163
Derivative Finanzinstrumente	353	426	198	150
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	207	146	122	94
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	15 086	12 044	12 462	13 986
Sonstige Rückstellungen	779	868	867	898
Finanzschulden	666	1 514	1 426	963
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5 202	4 545	4 780	4 237
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 164	2 635	3 117	2 612
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	948	964	941	935
Derivative Finanzinstrumente	196	183	37	2
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	201	247	139	107
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	11 156	10 956	11 307	9 754
Bilanzsumme	30 961	29 108	29 364	28 579

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. September 2014

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
Stand am 31.12.2012	1 177	1 382	169	318	236	332	1 055	-63	1 228	4 779	60	4 839
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	0*	-	0*	-	0*
Angepasster Stand am 31.12.2012	1 177	1 382	169	318	236	332	1 055	-63	1 228	4 779	60	4 839
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1 228	-1 228	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-10
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	247	247	11	258
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-12	-43	-	-12	-67	572	-	505	-1	504
Stand am 30.09.2013	1 177	1 382	157	275	236	320	988	1 737	247	5 531	64	5 595
Stand am 31.12.2013	1 180	1 395	332	270	236	328	1 166	2 002	313	6 056	52	6 108
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Angepasster Stand am 31.12.2013	1 180	1 395	332	270	236	328	1 166	2 002	313	6 056	52	6 108
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	106	-106	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-207	-207	-12	-219
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	482	482	16	498
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	140	67	-	8	215	-1 887	-	-1 672	3	-1 669
Stand am 30.09.2014	1 180	1 395	472	337	236	336	1 381	221	482	4 659	60	4 719

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – September 2014

in Mio. €	Jan. – Sept. 2014	Jan. – Sept. 2013 ⁴⁾	Juli – Sept. 2014	Juli – Sept. 2013 ⁴⁾
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1 407	1 438	830	1 614
Ergebnis vor Ertragsteuern	634	359	693	599
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1 055	1 424	366	493
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	9	8	-19	5
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-24	-	1	-1
Beteiligungsergebnis	-94	-101	-72	-68
Zinsergebnis	210	257	70	95
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-215	-77	-109	-13
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	139	69	-6	-42
Veränderung des Working Capitals ¹⁾	338	1 067	-616	-378
Operativer Cashflow	2 052	3 006	308	690
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2 173	-1 852	-679	-535
Investitionen in Finanzanlagen	-49	-20	-3	-2
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-81	-6	-30	-9
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	47	8	-	3
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-	-3	-	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-8	-24	-4	-7
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-5	-	-1	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	128	153	24	28
Zinseinnahmen	224	253	58	68
Erhaltene Dividenden	94	43	10	18
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-1 823	-1 448	-625	-436
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds ²⁾	-694	-1 104	-142	-219
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	1 062	508	148	186
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-1 455	-2 044	-619	-469
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Aufnahme Finanzschulden	783	505	635	94
Rückführung Finanzschulden	-1 419	-925	-191	-195
Gewinnausschüttung	-219	-10	-6	-4
Zinsausgaben	-336	-384	-145	-152
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-1 191	-814	293	-257
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	-594	148	-18	-36
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	6	-11	7	-3
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.³⁾	819	1 575	819	1 575
Wertpapiere	2 711	3 820	2 711	3 820
Flüssige Mittel	3 530	5 395	3 530	5 395
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel	-1 023	429	-77	25

¹⁾ Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.

²⁾ Inkl. Dotierung des LH Pension Trust im Vorjahr in Höhe von 302 Mio. EUR.

³⁾ Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2014: i.H.v. 115 Mio. EUR).

⁴⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns in der Berichtsperiode 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 liquiden 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 International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRS Interpretations Committee) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. September 2014 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 2014 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. September 2014 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 zugrunde lagen. Nach dem erstmals ab 1. Januar 2014 verpflichtend anzuwendenden IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“ war die Beteiligung an der AeroLogic GmbH nicht mehr nach der Equity-Methode zu bewerten, sondern die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft nunmehr anteilig im Konzernabschluss zu erfassen.

Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2014 ergaben sich hieraus ebenso wie für den entsprechenden Vorjahreszeitraum keine wesentlichen Auswirkungen.

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 wurden neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke über einen Zeitraum von zwölf Jahren bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben. Nach der im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses 2013 vorgenommenen Analyse des Unternehmens hat sich der künftig zu erwartende wirtschaftliche Nutzungsverlauf für im Lufthansa Konzern genutzte Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke aufgrund der zu beobachtenden technologischen Entwicklungen sowie wettbewerbsbedingt gestiegener Wirtschaftlichkeitsanforderungen wesentlich verändert. Im Einklang mit dieser Aspekte berücksichtigenden Flottenstrategie sowie externen Rahmenbedingungen werden nunmehr neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke ab dem Geschäftsjahr 2013 über einen Zeitraum von 20 Jahren bis auf einen Restwert von 5 Prozent abgeschrieben. Die Anpassung der Nutzungsdauer wurde dabei als Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung gemäß IAS 8.32 prospektiv vorgenommen. Eine rückwirkende Änderung der Zwischenberichtsperiode des Vorjahres erfolgte somit nicht. Aufgrund der Änderung der rechnungslegungsbezogenen Schätzung des wirtschaftlichen Nutzungsverlaufs fielen die planmäßigen Abschreibungen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2014 um 260 Mio. EUR geringer aus.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2013 bis 30.09.2014

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Common Ground BER GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	15.09.14		Gründung
Common Ground BRE GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	10.09.14		Gründung
Common Ground CGN GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	10.09.14		Gründung
Common Ground DUS GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	10.09.14		Gründung
Common Ground HAJ GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	15.09.14		Gründung
Common Ground HAM GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	11.09.14		Gründung
Common Ground NUE GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	15.09.14		Gründung
Common Ground STR GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	15.09.14		Gründung
FG Unity Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.10.13		Gründung
FG Vision Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.10.13		Gründung
FL Falcon Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	25.04.14		Gründung
FL Uranus Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	25.04.14		Gründung
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 7 oHG, Grünwald, Deutschland		31.12.13	Verkauf
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Grünwald, Deutschland		31.12.13	Fusion
Lufthansa Technik Switzerland GmbH, Basel, Schweiz		03.12.13	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 3, Salzburg, Österreich		18.07.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 5, Salzburg, Österreich		17.04.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	15.02.14		Gründung
Lufthansa WorldShop GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		26.06.14	Fusion

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2013 bis 30.09.2014

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Logistik			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich	15.02.14		Gründung
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		13.06.14	Fusion
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	01.01.14		Erstmals konsolidiert
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Australasia Pty Limited, Sydney, Australien		20.10.13	Liquidation
LSG Sky Chefs Brussels International BVBA, Zaventem, Belgien	31.10.13		Kauf
Starfood Finland Oy, Vantaa, Finnland	28.02.14		Kauf
Supply Chain S.à.r.l., Sennigerberg, Luxemburg	01.04.14		Erstmals konsolidiert

2) Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung und Segmentberichterstattung**Zum Verkauf stehende Vermögenswerte**

in Mio. €	Konzern 30.09.2014	Jahresabschluss 31.12.2013	Konzern 30.09.2013
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	61	65	63
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	11	6	8

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im Lagebericht auf [S. 3–26](#) 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. €	30.09.2014	31.12.2013
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	910	854
Aus Gewährleistungsverträgen	980	929
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	40	39
Rechtliche Risiken	59	60
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	55	107
	2 044	1 989

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 114 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2013 waren dies 167 Mio. EUR.

Aus bereits zum Jahresende 2013 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über fünf ATR ergaben sich in den ersten neun Monaten 2014 Gewinne von 6 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 26 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von 13 Canadair Regional Jet 700 und zwei Boeing 747-400 werden finanzielle Zuflüsse von 18 Mio. EUR bis zum Jahresende 2014 und 43 Mio. EUR bis zum Ende des Folgejahres erwartet.

Ende September 2014 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 16,2 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2013 betrug das Bestellobligo 16,0 Mrd. EUR.

Am 21. Oktober 2014 hat der Vorstand der Deutsche Lufthansa AG beschlossen, in finale Verhandlungen über den Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG bei gleichzeitigem Abschluss eines IT-Service-Vertrags für die Lufthansa Group mit dem IBM Konzern einzutreten. Gemäß IFRS 5 sind die hiervon betroffenen Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 als Abgangsgruppe auszuweisen und basierend auf dem voraussichtlichen Kaufpreis zu bewerten. Der erwartete Kaufpreis berücksichtigt dabei auch Belastungen aus zukünftigen Restrukturierungen und wird zu einem einmaligen, nicht operativen Aufwand von rund 240 Mio. EUR (vor Ertragsteuern) führen. Dem stehen künftige Einsparungen während der voraussichtlichen Vertragslaufzeit von sieben Jahren von durchschnittlich rund 70 Mio. EUR pro Jahr gegenüber. Der Vertragsschluss steht insbesondere unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats der Gesellschaft. Der Vollzug der Transaktion und damit auch die Auflösung des Geschäftsfelds IT Services werden bis zum Ende des ersten Quartals 2015 erwartet.

Im Oktober 2014 kam es erneut zu Streiks der Vereinigung Cockpit bei Lufthansa Cargo, Germanwings und Lufthansa Passage. Der Streik bei Lufthansa Cargo hatte kaum Auswirkungen auf das Geschäft, da trotz Streiks das komplette Flugprogramm geflogen

werden konnte. Die Streiks bei Lufthansa Passage und bei Germanwings auf der Kurz- und Langstrecke führten hingegen zu massiven Flugstreichungen, die zu unmittelbaren Ergebnisbelastungen von rund 50 Mio. EUR geführt haben. Die Streiks aus dem dritten Quartal hatten außerdem die Vorausbuchungen für das vierte Quartal mit weiteren 15 Mio. EUR belastet.

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 30.09.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	212	–	212
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	212	–	212
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	494	–	494
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	695	–	–	695
Fremdkapitalinstrumente	1 452	960	–	2 412
	2 147	960	–	3 107
Vermögenswerte gesamt	2 147	1 666	–	3 813

Verbindlichkeiten 30.09.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	282	–	282
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	267	–	267
Verbindlichkeiten gesamt	–	549	–	549

Zum 31. Dezember 2013 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte 31.12.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	302	–	302
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	1	1
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	302	1	303
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	493	–	493
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	655	–	–	655
Fremdkapitalinstrumente	1 129	1 627	40	2 796
	1 784	1 627	40	3 451
Vermögenswerte gesamt	1 784	2 422	41	4 247

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 31.12.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	278	–	278
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	331	–	331
Verbindlichkeiten gesamt	–	609	–	609

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.

Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3

in Mio. €	01.01.2014	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwertveränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/ Abgänge	30.09.2014
Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasste finanzielle Vermögenswerte	1	–	–	–1	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	40	–	–	–40	–
Gesamt	41	–	–	–41	–

Finanzschulden

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Bei den Anleihen entsprechen die Marktwerte von 1.423 Mio. EUR den Börsennotierungen. Marktwerte in Höhe von 216 Mio. EUR wurden aus Börsennotierungen abgeleitet. 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

in Mio. €	30.09.2014		31.12.2013	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 567	1 639	1 812	1 918
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 049	1 063	1 254	1 276
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 242	3 409	3 271	3 443
	5 858	6 111	6 337	6 637

6) Ergebnis je Aktie

		30.09.2014	30.09.2013
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	1,05	0,54
Konzernergebnis	Mio. €	482	247
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		461 074 941	457 937 559
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	1,05	0,54
Konzernergebnis	Mio. €	482	247
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	0	0
– Laufende und latente Steuern	Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	482	247
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		461 074 941	457 937 559

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. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG ausgewiesene Bilanzgewinn in Höhe von 207.483.750,00 EUR zur Zahlung einer Dividende in Höhe von 0,45 EUR je auf den Namen lautende Stückaktie verwendet.

8) Segmentberichterstattung

Im Rahmen der beabsichtigten Bündelung der Tätigkeiten im Bereich „Flight Training“ wurden die Gesellschaften der Lufthansa Flight Training Gruppe nunmehr dem Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe und dort der Lufthansa Passage zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Der operative Ergebnisbeitrag der betreffenden Gesellschaften belief sich auf 23 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR).

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – September 2014

	Passage Airline Gruppe ⁶⁾	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige ⁶⁾	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	17 197	1 748	1 984	1 494	201	22 624	–	–	22 624
davon Verkehrserlöse	16 405	1 715	–	–	–	18 120	–	340	18 460
Konzerninnenumsätze	497	19	1 216	466	282	2 480	–	–2 480	–
Umsatzerlöse	17 694	1 767	3 200	1 960	483	25 104	–	–2 480	22 624
Operative sonstige Erträge	627	54	176	50	13	920	885	–457	1 348
Operative Gesamterlöse	18 321	1 821	3 376	2 010	496	26 024	885	–2 937	23 972
Operative betriebliche Aufwendungen	17 848	1 770	3 041	1 944	475	25 078	982	–2 937	23 123
davon Materialaufwand	11 470	1 255	1 567	862	87	15 241	66	–2 305	13 002
davon Personalaufwand	3 174	290	901	705	180	5 250	210	–5	5 455
davon Abschreibungen (planmäßig)	846	46	68	48	26	1 034	15	–2	1 047
davon operative sonstige Aufwendungen	2 358	179	505	329	182	3 553	691	–625	3 619
Operatives Ergebnis¹⁾	473	51	335	66	21	946	–97	0	849
Übrige Segmenterträge	102	6	21	1	0*	130	41	17	188
Übrige Segmentaufwendungen	20	1	1	2	0*	24	9	115	148
davon außerplanmäßige Abschreibungen	15	–	–	–	–	15	–	1	16
Ergebnis Equity-Bewertung	43	11	12	5	–	71	–	–	71
Segmentergebnis²⁾	598	67	367	70	21	1 123	–65	–98	960
Übriges Finanzergebnis									–326
Ergebnis vor Ertragsteuern									634
Segmentvermögen ³⁾	16 874	1 338	3 503	1 455	241	23 411	1 491	6 059	30 961
davon aus Equity-Bewertung	112	44	177	119	–	452	6	1	459
Segment Schulden ⁴⁾	14 517	689	1 764	842	267	18 079	1 816	6 347	26 242
Segmentinvestitionen ⁵⁾	1 808	184	83	87	15	2 177	8	50	2 235
davon aus Equity-Bewertung	–	–	1	–	–	1	–	–	1
Mitarbeiter zum Stichtag	55 400	4 675	20 003	32 693	2 731	115 502	3 521	–	119 023

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

²⁾ Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

³⁾ Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern“ sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.

⁴⁾ Sämtliche Schulden mit Ausnahme der Finanzschulden, Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften, derivative Finanzinstrumente, sonstige Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverpflichtungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Schulden ausgewiesen.

⁵⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

⁶⁾ Umgliederung der Lufthansa Flight Training Gesellschaften aus dem Bereich „Sonstige“ in das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe. Die betreffenden Segmentwerte des laufenden Geschäftsjahres sowie die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–September 2013

	Passage Airline Gruppe ⁶⁾	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige ⁶⁾	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	17 388	1 784	1 964	1 433	198	22 767	–	–	22 767
davon Verkehrserlöse	16 582	1 750	–	–	–	18 332	–	332	18 664
Konzerninnenumsätze	502	18	1 145	456	274	2 395	–	–2 395	–
Umsatzerlöse	17 890	1 802	3 109	1 889	472	25 162	–	–2 395	22 767
Operative sonstige Erträge	881	72	133	54	15	1 155	771	–522	1 404
Operative Gesamterlöse	18 771	1 874	3 242	1 943	487	26 317	771	–2 917	24 171
Operative betriebliche Aufwendungen	18 257	1 829	2 910	1 880	470	25 346	1 057	–2 895	23 508
davon Materialaufwand	11 716	1 342	1 502	834	91	15 485	44	–2 222	13 307
davon Personalaufwand	3 197	292	884	692	180	5 245	230	–5	5 470
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 087	20	73	47	26	1 253	14	2	1 269
davon operative sonstige Aufwendungen	2 257	175	451	307	173	3 363	769	–670	3 462
Operatives Ergebnis¹⁾	514	45	332	63	17	971	–286	–22	663
Übrige Segmenterträge	63	6	16	0*	0*	85	69	–29	125
Übrige Segmentaufwendungen	166	–	13	1	1	181	3	20	204
davon außerplanmäßige Abschreibungen	159	–	–	–	–	159	–	–	159
Ergebnis Equity-Bewertung	40	10	13	12	–	75	–	–	75
Segmentergebnis²⁾	451	61	348	74	16	950	–220	–71	659
Übriges Finanzergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–300
Ergebnis vor Ertragsteuern	–	–	–	–	–	–	–	–	359
Segmentvermögen ³⁾	15 581	1 030	3 184	1 338	248	21 381	1 494	6 489	29 364
davon aus Equity-Bewertung	88	39	200	116	0	443	6	–1	448
Segmentsschulden ⁴⁾	12 565	537	1 504	775	197	15 578	1 751	6 441	23 770
Segmentinvestitionen ⁵⁾	1 544	176	71	54	16	1 861	6	29	1 896
davon aus Equity-Bewertung	–	–	8	11	–	19	–	–	19
Mitarbeiter zum Stichtag	55 124	4 643	19 815	31 916	2 720	114 218	3 392	–	117 610

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

²⁾ Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

³⁾ Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern“ sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.

⁴⁾ Sämtliche Schulden mit Ausnahme der Finanzschulden, Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften, derivative Finanzinstrumente, sonstige Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverpflichtungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Schulden ausgewiesen.

⁵⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

⁶⁾ Umgliederung der Lufthansa Flight Training Gesellschaften aus dem Bereich „Sonstige“ in das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe. Die betreffenden Segmentwerte wurden entsprechend angepasst.

Angaben nach Regionen Januar–September 2014

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	11 999	5 405	2 766	2 486	607	2 291	516	281	18 460
Andere Betriebserlöse	1 817	631	1 035	841	138	742	255	177	4 164
Umsatzerlöse	13 816	6 036	3 801	3 327	745	3 033	771	458	22 624

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar–September 2013

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	11 974	5 262	2 821	2 383	664	2 344	544	317	18 664
Andere Betriebserlöse	1 792	628	1 049	795	130	769	215	148	4 103
Umsatzerlöse	13 766	5 890	3 870	3 178	794	3 113	759	465	22 767

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

9) Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2013 unter „Erläuterung 44“ ab [S. 199](#) dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahe stehende 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 unter „Erläuterung 45“ ab [S. 201](#) des Konzernanhangs 2013 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahe stehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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, 28. Oktober 2014


Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender

Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands

Simone Menne
Mitglied des Vorstands

Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands

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

Deutsche Lufthansa AG,
Investor Relations

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte
GmbH & Co. KG, Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

Gregor Schleussner

+49 69 696–28012

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

- 12. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2014
- 29. April** Hauptversammlung in Hamburg
- 5. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2015
- 30. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2015
- 29. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2015

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 3. Zwischenbericht 2014 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 informativen 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.

