



Destination

Time

GEMEINSAM	
ZUKUNFT	
GESTALTEN	
3. ZWISCHENBERICHT	JAN. – SEPT. 2 0 1 3

Die Lufthansa Group im Überblick

Kennzahlen Lufthansa Group

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. ³⁾ 2012	Veränderung in %	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. ³⁾ 2012	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	22 768	22 821	-0,2	8 304	8 312	-0,1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	18 663	18 786	-0,7	6 885	6 935	-0,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	661	907	-27,1	589	672	-12,4
EBIT	Mio. €	615	972	-36,7	694	885	-21,6
EBITDA	Mio. €	2 041	2 353	-13,3	1 183	1 342	-11,8
Konzernergebnis	Mio. €	247	697	-64,6	451	647	-30,3
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	29 342	29 880	-1,8	–	–	–
Eigenkapitalquote	%	19,1	17,1	2,0 P.	–	–	–
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 059	2 043	-48,2	–	–	–
Operativer Cashflow	Mio. €	3 001	2 428	23,6	688	766	-10,2
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 896	1 878	1,0	544	493	10,3
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen							
Vergleichbare operative Marge ¹⁾	%	3,2	4,3	-1,1 P.	7,3	8,4	-1,1 P.
EBITDA-Marge	%	9,0	10,3	-1,3 P.	14,2	16,1	-1,9 P.
Lufthansa Aktie							
Quartalschlusskurs	€	14,42	10,55	36,7	–	–	–
Ergebnis pro Aktie	€	0,54	1,52	-64,4	0,98	1,42	-31,0
Leistungsdaten²⁾							
Fluggäste	Tsd.	79 774	79 283	0,6	30 305	29 634	2,3
Sitzladefaktor	%	80,3	79,3	1,0 P.	84,1	83,4	0,7 P.
Fracht und Post	Tsd. t	1 453	1 482	-2,0	489	488	0,1
Fracht-Nutzladefaktor	%	68,4	68,8	-0,4 P.	66,6	68,3	-1,7 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 100	31 077	0,1	11 190	10 881	2,8
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	23 376	23 124	1,1	8 630	8 421	2,5
Gesamt-Nutzladefaktor	%	75,2	74,4	0,8 P.	77,1	77,4	-0,3 P.
Flüge	Anzahl	779 742	812 245	-4,0	277 342	283 297	-2,1
Mitarbeiter							
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	117 538	118 088	-0,5	117 538	118 088	-0,5

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

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Veröffentlichungstag: 31. Oktober 2013.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	38	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	39	Impressum/Kontakt/ Finanzkalender 2014
24	Zwischenabschluss		

Sehr geehrte Damen und Herren,

die ersten neun Monate 2013 standen bei der Lufthansa Group im Zeichen des strukturellen Umbruchs und der Fortführung des Zukunftsprogramms SCORE. Im Berichtszeitraum haben wir bereits gute Fortschritte verzeichnet, die wesentlich durch das Engagement unserer Mitarbeiter und unserer Führungskräfte getrieben waren. Hierfür möchten wir uns an dieser Stelle ausdrücklich bedanken.

Getrübt werden unsere Restrukturierungserfolge allerdings durch eine herausfordernde makroökonomische Lage, die weiterhin durch die in den einzelnen Regionen sehr unterschiedliche weltwirtschaftliche Entwicklung und die volatile Entwicklung von Fremdwährungen geprägt ist. Trotzdem ist es uns gelungen, in den ersten neun Monaten des Jahres, bereinigt um Sondereffekte und Restrukturierungskosten, eine Verbesserung des operativen Ergebnisses zu erreichen. Dieser Erfolg bestärkt uns, unseren Weg konsequent fortzusetzen.

Die aktuellen Zahlen zeigen aber auch deutlich, dass große Anstrengungen notwendig sind, um unsere Ziele zu erreichen. So verbessern wir zwar unsere Kostenstrukturen zunehmend, die Volatilität der Märkte verhindert aber, dass wir dies uneingeschränkt in der Ergebnisentwicklung sehen. Wir halten dennoch an unserem Ziel fest, in 2015 ein operatives Ergebnis von 2,3 Mrd. EUR zu erreichen. Sollte es notwendig werden, dafür weitergehende Maßnahmen umzusetzen, dann werden wir dies tun.

Historisch niedrige Zinsen, eine steigende Lebenserwartung und der daraus resultierende Anstieg der Pensionsverpflichtungen machen eine Anpassung der betrieblichen Altersversorgung notwendig. Die entsprechenden Tarifverträge haben wir zum Jahresende 2013 gekündigt und führen nun Gespräche mit den Tarifpartnern zum Abschluss von neuen Vereinbarungen.

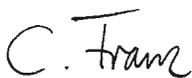
Auch für unsere Kunden haben wir wichtige Entscheidungen getroffen. Für sie steht die Qualität unseres Produktangebots im Fokus. Im abgelaufenen Quartal haben wir damit begonnen, die neue Business Class der Lufthansa Passage auch in der Bestandsflotte zu installieren. Damit können wir unseren Kunden schon bald durchgängig ein „Fünf Sterne“-Produkt – nicht nur beim Service, sondern auch in der Ausstattung – anbieten. Austrian Airlines hat die Erneuerung ihrer Langstrecken-Business Class bereits erfolgreich abgeschlossen.

Darüber hinaus haben wir im dritten Quartal 2013 die größte Flottenbestellung in der Geschichte der Lufthansa Group beschlossen. Insgesamt 59 moderne Flugzeuge der Typen Boeing 777-9X und Airbus A350-900 werden von 2016 bis 2025 in die Langstreckenflotte der Lufthansa Passage aufgenommen und primär älteres Fluggerät ersetzen. Die neuen Flugzeuge sind leiser und verbrauchen deutlich weniger Treibstoff als ihre Vorgängermodelle, was gleichermaßen zu einer Reduktion von Lärm- und Gasemissionen führt.

Mit Blick auf das Jahresende rechnen wir weiterhin mit volatilen Märkten und Wechselkursen gepaart mit einer regional unterschiedlichen Entwicklung. Wir haben unsere Prognose für 2013 auf ein operatives Ergebnis zwischen 600 und 700 Mio. EUR konkretisiert. Unter Berücksichtigung von Einmaleffekten aus Restrukturierungskosten und Einmalaufwendungen für die Produktmaßnahmen erwarten wir damit ein normalisiertes operatives Ergebnis von bis zu 1 Mrd. EUR.

Wir werden den eingeschlagenen Weg konsequent weitergehen und mit unserem Zukunftsprogramm SCORE das Fundament für eine erfolgreiche Zukunft der Lufthansa Group legen.

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen. Begleiten Sie uns weiterhin auf unserer spannenden Reise.



Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands



Simone Menne
Mitglied des Vorstands



Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands

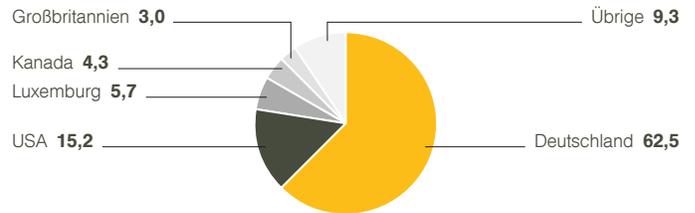


Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands

Lufthansa Aktie

Zum Ende des dritten Quartals notierte die Lufthansa Aktie mit 14,42 EUR fast unverändert gegenüber Jahresanfang (+1,2 Prozent). In den ersten beiden Quartalen war die Aktie um insgesamt 9,5 Prozent gestiegen. Im dritten Quartal gab sie ihre Kursgewinne wieder ab (-7,6 Prozent). Analysten attestieren der Aktie jedoch Kurspotenzial. Das durchschnittliche Kursziel lag zum Quartalsende bei 17,32 EUR. 19 von 31 Analysten empfahlen die Lufthansa Aktie zum Kauf. Wesentliche Gründe für die positive Sicht der Analysten sind die fortschreitende Konsolidierung der europäischen Airline-Industrie, die positive Entwicklung der Lufthansa Group und die erwartete Gewinnsteigerung durch das Zukunftsprogramm SCORE. Neben mehreren Roadshows und Konferenzen für institutionelle und private Investoren wurde in zwei zusätzlichen Anlegerveranstaltungen im Juni und Oktober über die geplanten Maßnahmen und Fortschritte von SCORE informiert. Fokusthemen waren im Juni der grundsätzliche Aufbau des SCORE-Programms und im Oktober der Fortschritt der konkreten Maßnahmen bei Lufthansa Passage und Germanwings. Die Präsentationen und Aufzeichnungen beider Veranstaltungen sind auf der Website unter [i investor-relations.lufthansagroup.com](http://investor-relations.lufthansagroup.com) verfügbar.

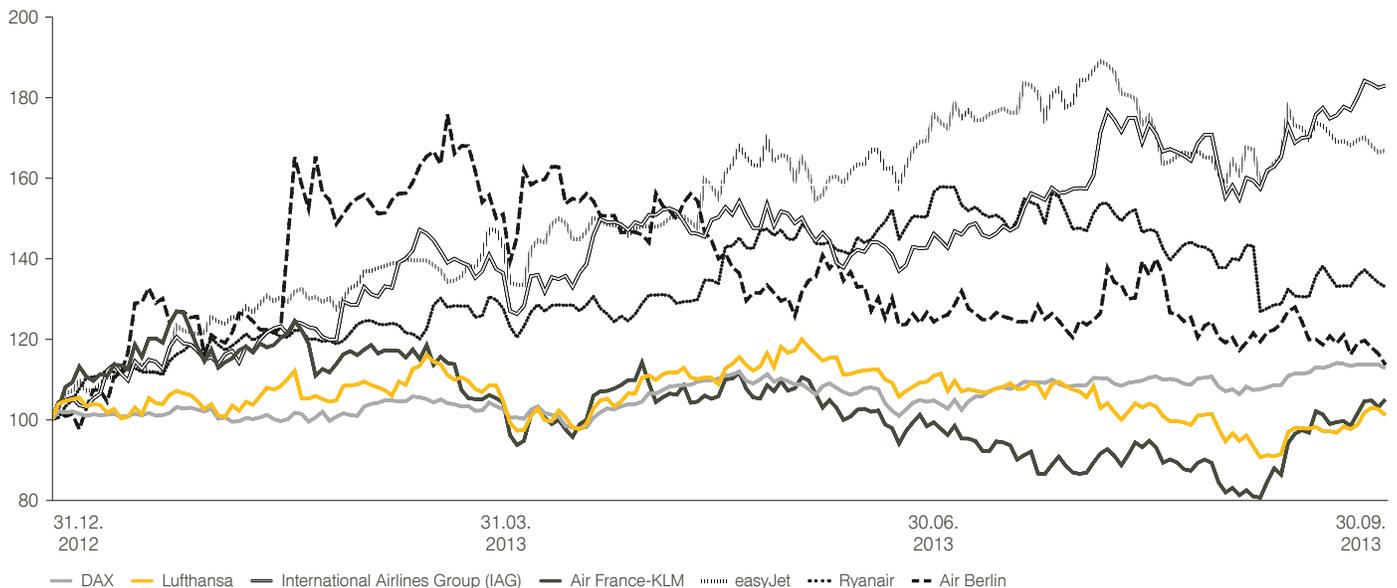
Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 30.09.2013 in %



Streubesitz: 100 %

Die Lufthansa Aktie befand sich per Ende September zu 100 Prozent im Streubesitz. 62,5 Prozent der Aktien wurden dabei von deutschen Investoren gehalten. Die größten Einzelaktionäre waren weiterhin BlackRock Inc. mit 5,43 Prozent, Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent und The Capital Group Companies mit 4,75 Prozent. Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auf unserer Lufthansa Investor Relations-Website zur Verfügung gestellt.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2012, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

Gesamtwirtschaftliche Lage Nach wie vor entwickelt sich die Wirtschaft in den einzelnen Regionen der Welt sehr unterschiedlich. Während die Schwellenländer starkes Wachstum erzielen, weisen die entwickelten Volkswirtschaften deutlich geringere Wachstumsraten auf. Für die Länder der Eurozone zeichnet sich jedoch ein Ende der Rezessionsphase ab. Insgesamt ist die Weltwirtschaft im dritten Quartal um 2,5 Prozent gewachsen.

BIP-Wachstum 2013 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2013.

* Prognosewerte.

Der Ölpreis ist seit Anfang des Jahres von 111 USD/bbl auf 108 USD/bbl zum 30. September 2013 gefallen. Der Durchschnittspreis von rund 108,46 USD/bbl lag um 3,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Auch der Jet Fuel Crack (die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin) lag auf einem rund 7,5 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Der Kerosinpreis fiel damit im Durchschnitt um 3,9 Prozent gegenüber Vorjahr. Die Treibstoffkosten für die Lufthansa Group insgesamt betrugen 5,4 Mrd. EUR. Das Preissicherungsergebnis war mit -99 Mio. EUR negativ.

Der Euro erfuhr in den ersten neun Monaten des Jahres eine Aufwertung. Der US-Dollar wertete gegenüber dem Euro im Durchschnitt um fast 3 Prozent ab, was sich entlastend auswirkte. Der schwache US-Dollar kompensierte zumindest teilweise die Erlösbelastung aus der starken Abwertung des Japanischen Yens um 25 Prozent und des Britischen Pfunds um rund 5 Prozent gegenüber dem Euro. Per Ende September betrug die Abwertung des Japanischen Yens sogar 32 Prozent. Der Schweizer Franken verlor durchschnittlich 2 Prozent. Der Wert des Chinesischen Renminbis blieb so gut wie unverändert. Währungseffekte belasteten das operative Ergebnis der Lufthansa Group in den ersten neun Monaten mit insgesamt 34 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.09. 2013
ICE Brent	in USD / bbl	97,69	118,9	108,46	108,37
Kerosin	in USD / t	881,75	1 103,75	985,40	979,00
USD	1 EUR / USD	1,2772	1,3671	1,3168	1,3531
JPY	1 EUR / JPY	113,9100	134,4500	127,0813	132,9000
CHF	1 EUR / CHF	1,2079	1,2616	1,2310	1,2239
CNY	1 EUR / CNY	7,8381	8,5193	8,1215	8,2829
GBP	1 EUR / GBP	0,8114	0,8748	0,8517	0,8362

Branchenentwicklung Der globale Passagierverkehr wächst nach wie vor mit einer soliden Rate. In den ersten acht Monaten des Jahres 2013 legten die weltweit verkauften Passagierkilometer um 5,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu. Das Wachstum der europäischen Fluggesellschaften lag mit einem Plus von 3,9 Prozent unter dem globalen Wachstum. Im Premium-Segment wurde in den ersten acht Monaten des Jahres branchenweit ein Wachstum von 3,4 Prozent erreicht.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich auch im dritten Quartal deutlich verhaltener als der globale Passagierverkehr. Insgesamt lagen die verkauften Tonnenkilometer nach den ersten acht Monaten 0,7 Prozent über dem Vorjahresniveau. Die europäischen Frachtfluggesellschaften hatten in diesem Zeitraum ein Absatzwachstum von 0,6 Prozent zu verzeichnen.

Die verfügbaren Branchendaten weisen auf ein unterschiedliches Kapazitätsmanagement von Passagier- und Frachtgeschäft hin. Während die zusätzliche Kapazität (in Passagierkilometern) im Passagiergeschäft vollständig abgesetzt werden konnte und darüber hinaus sogar die Auslastung gesteigert wurde, gelang es der Branche nicht, die zusätzliche Kapazität im Frachtbereich vollständig abzusetzen. Ausschlaggebend ist dabei insbesondere die Verfügbarkeit von größeren Frachtkapazitäten im Unterbodenbereich von modernen Passagierflugzeugen, die nach und nach ältere Maschinen ablösen. Dieses Angebot steht auch in Konkurrenz zu den reinen Frachtflugzeugen und sorgt für ein entsprechendes Kapazitätswachstum im Frachtbereich.

In den ersten neun Monaten des Jahres war der Luftverkehr weltweit maßgeblich von Zusammenschlüssen und neuen Kooperationen geprägt. Im April 2013 übernahm IAG die Mehrheit an der spanischen Low-Cost-Fluggesellschaft Vueling. American Airlines und US Airways kündigten ihre Fusion zur weltgrößten Airline an; der Zusammenschluss steht aktuell unter Vorbehalt der Zustimmung der amerikanischen Behörden. Emirates und Qantas starteten zu Beginn des zweiten Quartals ihre angekündigte Partnerschaft im Australien-Europa-Verkehr. Etihad kündigte im April ihre Absicht zu einer 24-prozentigen Beteiligung an der indischen Jet Airways an, die noch unter Vorbehalt der Zustimmung der indischen Wettbewerbsbehörde steht.

Delta Airlines beteiligte sich im Juni mit 49 Prozent an Virgin Atlantic. Anfang 2014 werden beide Airlines ein transatlantisches Joint Venture starten. Air Asia möchte im vierten Quartal 2013 im Rahmen eines Joint Ventures mit der indischen Tata Group die Airline Air Asia India aus der Taufe heben. Auch Singapore Airlines und die Tata Group nahmen im dritten Quartal 2013 Gespräche über die Gründung eines Joint Ventures für den indischen Markt auf.

Star Alliance, die weltweit führende Airline-Allianz, der auch die Fluggesellschaften der Lufthansa Group angehören, nahm im Juni die taiwanische EVA Air als neues Mitglied auf. Qatar Airways wird im vierten Quartal 2013 dem Bündnis oneworld beitreten und eine Partnerschaft ihres Vielfliegerprogramms mit British Airways starten. Die brasilianische TAM kündigte an, im Zuge ihrer Fusion mit der chilenischen LAN die Star Alliance im Jahr 2014 zugunsten einer Mitgliedschaft im Bündnis oneworld zu verlassen.

Geschäftsverlauf

Die ersten neun Monate des Jahres waren maßgeblich durch die in den einzelnen Regionen sehr unterschiedliche weltwirtschaftliche Entwicklung und die volatile Entwicklung auf dem Währungsmarkt geprägt, die das Ergebnis der Lufthansa Group negativ beeinflussten. Positiv wirkten sich demgegenüber der durch die geringere Anzahl an Flügen bedingte, niedrigere Treibstoffverbrauch und ein niedrigerer Treibstoffpreis auf das Ergebnis im Berichtszeitraum aus.

Der Umsatz der Lufthansa Group sank im Vorjahresvergleich minimal. Das operative Ergebnis lag dabei unter Vorjahr, war aber deutlich positiv. Bereinigt um Einmaleffekte aus Restrukturierungs- und Projektkosten konnte es allerdings merklich gesteigert werden. Alle Geschäftsfelder erwirtschafteten einen operativen Gewinn. Dabei zeigten sich je nach Geschäftsfeld unterschiedliche Entwicklungen. Die Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe und Lufthansa Cargo sowie LSG Sky Chefs blieben jeweils unter ihren Vorjahreswerten. Positiv entwickelten sich hingegen die Geschäftsfelder Technik und IT Services, die damit das operative Ergebnis der Lufthansa Group stabilisieren konnten.

Wesentliche Ereignisse Am 1. Mai 2013 haben sich der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di für die rund 33.000 in Deutschland Beschäftigten des Bodenpersonals der Lufthansa Group auf einen Tarifabschluss geeinigt. Der Tarifabschluss differenziert erstmals nach der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Geschäftsfelder. Im Gegenzug zu einer moderaten Gehaltsentwicklung hat die Lufthansa Group den Mitarbeitern Beschäftigungssicherung bis 2015 zugesagt. Dem Abschluss waren mehrere flächendeckende Warnstreiks in Deutschland vorausgegangen.

Die Tarifverhandlungen mit der Vereinigung Cockpit (VC) für das Cockpit-Personal der Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo dauern an. Germanwings und die Vertreter der Kabinengewerkschaft UFO haben im Juni 2013 eine Einigung in den Tarifverhandlungen für das Kabinenpersonal erzielt, der die Mitglieder der Gewerkschaft zwischenzeitlich zugestimmt haben.

Zum 1. Juli 2013 ist die neue Germanwings planmäßig an den Start gegangen. Nähere Informationen dazu finden Sie im Abschnitt Lufthansa Passage auf [S. 14](#).

Anfang September 2013 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG angekündigt, die betriebliche Altersversorgung der in Deutschland ansässigen Unternehmen der Lufthansa Group neu zu strukturieren. Eine stetig steigende Lebenserwartung und historisch niedrige Zinsen sowie in der Konsequenz unverhältnismäßig stark steigende Pensionsverbindlichkeiten machten diesen Schritt notwendig, um auch langfristig eine sichere und attraktive Altersversorgung zu gewährleisten. Die Tarifverträge zur Alters- und Übergangsvorsorge wurden mit Wirkung zum Jahresende 2013 gekündigt, Gespräche mit den Tarifpartnern zum Abschluss einer neuen Vereinbarung wurden begonnen. Bis zum Abschluss einer neuen Vereinbarung wirkt der Tarifvertrag zur Altersversorgung für die bestehende Belegschaft nach.

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG, Dr. Christoph Franz, hat Mitte September 2013 den Aufsichtsrat darüber informiert, dass er nicht für eine Verlängerung seiner Bestellung zur Verfügung steht. Seine aktuelle Bestellung hat eine Laufzeit bis zum 31. Mai 2014. Die Nominierung eines Nachfolgers durch den Aufsichtsrat steht aktuell noch aus.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 18. September 2013 den Kauf von insgesamt 59 modernen und treibstoffeffizienten Flugzeugen für die Lufthansa Passage freigegeben. 34 Boeing 777-9X und 25 Airbus A350-900 werden die Langstreckenflotte der Lufthansa Group zukünftig ergänzen und sukzessive ab 2016 beziehungsweise 2020 ausgeliefert werden. Bis 2025 werden sie ältere Flugzeuge der Typen Boeing 747-400 und Airbus A340-300 ablösen. Die neuen Flugzeuge dienen insbesondere auch dem Ersatz von der Lufthansa Passage heute betriebenen Flugzeugen und ergänzen die bereits im Juni getätigte Bestellung von 100 Flugzeugen der Airbus A320-Familie für das Kurz- und Mittelstreckensegment, die ebenfalls bis 2025 ausgeliefert werden.

SCORE Die Umsetzung des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE schreitet in allen Konzernbereichen und Geschäftsfeldern voran. Im Rahmen der Bündelung von Tätigkeiten aus den Bereichen Finanzen, Einkauf und Personal in Shared Services Center sollen Standorte in Norderstedt und Köln geschlossen werden. Bei der Lufthansa Revenue Services GmbH in Norderstedt wurde mit der Mitbestimmung ein Interessenausgleich erreicht, der die planmäßige Umsetzung ermöglicht. Hinsichtlich der Schließung der Hauptverwaltung der Deutschen Lufthansa AG in Köln dauern die Gespräche mit den Mitbestimmungsgremien an. Administrative Einheiten der SWISS, Lufthansa Cargo und LSG Sky Chefs wurden bereits in Shared Services Center verlagert.

Ein Einsparungspotenzial von jährlich 180 Mio. EUR wurde allein durch die Überprüfung aller Bodenprozesse zu nachhaltigen Effizienzverbesserungen bei der Lufthansa Passage identifiziert. Die Auswirkungen des Umbaus des Geschäfts hin zu einem prozessorientierten Organisationsaufbau und die daraus resultierenden Konsequenzen für Mitarbeiter wurden in den vergangenen Monaten intensiv mit den Mitbestimmungsgremien besprochen. Derzeit werden die Auswirkungen auf die Organisationseinheiten der Lufthansa Passage mit den jeweiligen Mitbestimmungsgremien beraten. Nach Abschluss des Informations- und Beratungsprozesses sollen die Maßnahmen umgesetzt werden.

Auch in anderen Geschäftsfeldern wurden Fortschritte erzielt, beispielsweise bei Lufthansa Technik mit der weiteren Verschlan- kung administrativer Strukturen, bei SWISS mit der neuen Produk- tionsbasis in Genf samt neuen Tarifstrukturen und bei LSG Sky Chefs bei Effizienzverbesserungen in Deutschland und den USA.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat am 2. Juli 2013 die Voraussetzungen für den Umzug der Lufthansa CityLine GmbH von Köln nach München geschaffen. Damit wird die Ausrichtung der Lufthansa CityLine auf kontinentale Zubringerflüge in die Lufthansa Drehkreuze München und Frankfurt weiter vorangetrie- ben. Künftig wird der größte Teil des Flugbetriebs der Lufthansa CityLine in München stattfinden. Mit dem Umzug werden die Ver- waltung der Lufthansa CityLine, der operative Flugbetrieb und die Lufthansa Passage in München als alleiniger Auftraggeber der Lufthansa CityLine enger miteinander verzahnt. Der Umzug ist für das zweite Halbjahr 2014 geplant.

Mitarbeiter und Management Zu Beginn des dritten Quartals haben Dr. Bettina Volken (50) als Vorstand Personal und Recht und Arbeitsdirektorin sowie Harry Hohmeister (49) als Vorstand Verbund-Airlines und Logistik ihre Tätigkeiten aufgenommen.

Herr Hohmeister übt weiterhin parallel auch seine bisherige Funktion als CEO der SWISS aus. Die beiden neuen Vorstands- mitglieder folgen auf Stefan H. Lauer, der sein Mandat als Vor- standsmitglied im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 30. Juni 2013 niedergelegt hat.

Auf der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 wurden die Anteils- eignervertreter des Aufsichtsrats entsprechend den Vorschlägen des Aufsichtsrats neu gewählt. Wolfgang Mayrhuber, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, sowie Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Merck KGaA und ehemaliger Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG, folgten den bisherigen Mitgliedern des Aufsichtsrats, Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber und Dr. Klaus G. Schlede, bis 7. Mai 2013 Aufsichtsratsvorsitzender beziehungsweise Prüfungsaus- schussvorsitzender. Die übrigen acht Anteilseignervertreter wurden wiedergewählt. Zuvor wurden bei den Wahlen der Arbeitnehmer- vertreter zwei Mitglieder wiedergewählt und acht Arbeitnehmerver- treter neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Für seine Verdienste um die Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG wurde Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber zum Ehrenvorsit- zenden des Aufsichtsrats ernannt. Eine Übersicht über sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die Zusammensetzung der Ausschüsse finden Sie im Internet unter [i investor-relations.lufthansa- group.com](http://investor-relations.lufthansa-group.com).

Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis Veränderungen im Berichtsstandard haben sich durch die seit 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden IAS 19R „Leistungen an Arbeitnehmer“ sowie IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ ergeben. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahres- zahlen wurden im Interesse einer besseren Vergleichbarkeit so ermittelt, als wäre IAS 19R bereits im Vorjahr angewendet worden. Für weitere Informationen siehe Anhang ab [S. 30](#).

Aus den darüber hinaus erstmals ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich im vorliegenden Zwischenbericht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erge- ben. Für weitere Informationen siehe Anhang ab [S. 30](#).

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeit- raum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2012 beziehungsweise 30. September 2012 sind in der Tabelle ab [S. 30](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	79 774	79 283	0,6
Angebote Sitzkilometer	Mio.	200 056	198 388	0,8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	160 648	157 273	2,1
Sitzladefaktor	%	80,3	79,3	1,0 P.
Fracht/Post	Tsd. t	1 453	1 482	-2,0
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	11 088	11 124	-0,3
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 588	7 651	-0,8
Fracht-Nutzladefaktor	%	68,4	68,8	-0,4 P.
Angebote Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 100	31 077	0,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	23 376	23 124	1,1
Gesamt-Nutzladefaktor	%	75,2	74,4	0,8 P.
Flüge	Anzahl	779 742	812 245	-4,0

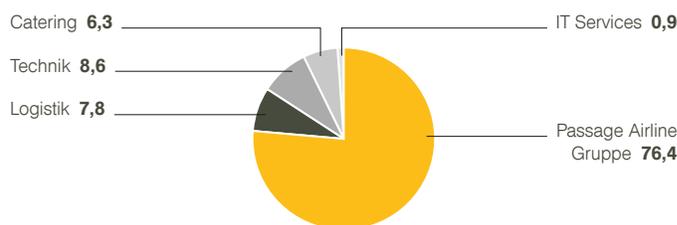
* Vorjahreszahlen angepasst.

Veränderter Bilanzierungsstandard IAS 19 Die ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendende Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) hatte erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Ertragslage im vorliegenden Zwischenbericht. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen der ersten neun Monate 2012 wurden entsprechend den geltenden IFRS so ermittelt, als wäre IAS 19R bereits im Vorjahr angewendet worden. Durch die Anpassung der Vorjahreszahlen wurde das Ergebnis vor Ertragsteuern für den Vorjahreszeitraum um insgesamt 235 Mio. EUR und das Ergebnis nach Ertragsteuern um 223 Mio. EUR höher ausgewiesen. Im Detail bedeutet dies, dass durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste sowie den Entfall der ratierlich nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen der Dienstzeitaufwand für die ersten neun Monate 2012 um 281 Mio. EUR vermindert ausgewiesen wurde. Wegen der veränderten Bilanzierung von Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen erhöhte sich der für den Vorjahreszeitraum dargestellte Personalaufwand um 6 Mio. EUR. Demgegenüber führte die Umstellung der Planertragsersparung auf den zu Beginn des Vorjahres geltenden Rechnungszins für die ersten neun Monate 2012 zu einer Erhöhung des Nettozinsaufwands um 40 Mio. EUR.

Aufgegebener Geschäftsbereich Aufgrund des zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an IAG

wurde die British Midland Ltd. in den Konzernabschlüssen 2011 und 2012 nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufgebener Geschäftsbereich ausgewiesen. Die gesonderte Darstellung umfasste für den Vorjahreszeitraum neben dem laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern in den ersten neun Monaten 2012 auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergab. Zu den Einzelheiten des Vorjahresergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich wird auf die Erläuterungen im Konzernanhang verwiesen.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.09.2013)



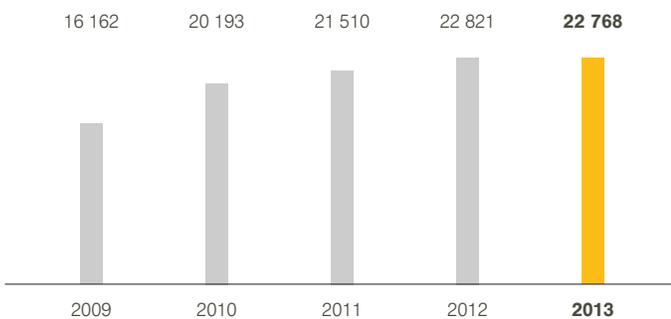
Umsatz und Erträge Die Passagierfluggesellschaften der Lufthansa Group vermochten die Verkehrsleistung in den ersten neun Monaten 2013 gegenüber Vorjahr geringfügig zu steigern, während das Frachtgeschäft rückläufig war. So beförderten die Fluggesellschaften des Konzerns mit insgesamt rund 79,8 Mio. mehr Passagiere als im Vorjahr (+0,6 Prozent). Die Beförderung von Fracht und Post verminderte sich um 2,0 Prozent auf 1,5 Mio. Tonnen. Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Umsatz und Erträge

	Jan. – Sept. 2013 in Mio. €	Jan. – Sept. 2012 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	18 663	18 786	-0,7
Andere Betriebserlöse	4 105	4 035	1,7
Umsatzerlöse	22 768	22 821	-0,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	85	96	-11,5
Sonstige betriebliche Erträge	1 443	1 446	-0,2
Summe betriebliche Erträge	24 296	24 363	-0,3

Die regional unterschiedlichen Entwicklungen der Verkehrsleistungen im Passagier- und Frachtgeschäft führten, ebenso wie erlösmindernde Preis- und Währungseffekte, insgesamt zu einem Rückgang der Verkehrserlöse um 0,7 Prozent auf 18,7 Mrd. EUR. Der höhere Absatz wirkte sich mit 1,8 Prozent erlössteigernd aus, während um 0,4 Prozent geringere Preise (inklusive Treibstoffzuschlag und Luftverkehrssteuer) sowie negative Währungseffekte (–2,1 Prozent) zu einer Verminderung der Erlöse führten. Von den Verkehrserlösen entfielen 16,6 Mrd. EUR (+0,3 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 1,7 Mrd. EUR (–9,0 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Umsatz in Mio. € (Jan. – Sept.)



Mit 4,1 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse um 1,7 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 2,0 Mrd. EUR (+6,4 Prozent), Catering 1,4 Mrd. EUR (–2,3 Prozent) und IT Services 198 Mio. EUR (+5,9 Prozent). Auf die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 508 Mio. EUR (–5,0 Prozent).

Damit blieben die Umsatzerlöse des Konzerns mit insgesamt 22,8 Mrd. EUR (–0,2 Prozent) nahezu stabil. In der obigen Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz stieg auf 76,4 Prozent (+0,4 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilung nach Geschäftsfeldern und Regionen ist der Segmentberichterstattung ab [S. 36](#) zu entnehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1,4 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau. Verminderten Erträgen aus Schadensersatzleistungen (–16 Mio. EUR) sowie verminderten Buchgewinnen aus dem Verkauf von Flugzeugen (–11 Mio. EUR) standen dabei unter anderem um 10 Mio. EUR gestiegene Provisionserträge gegenüber. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahr.

Die gesamten betrieblichen Erträge lagen somit geringfügig um 67 Mio. EUR oder 0,3 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 266 Mio. EUR (+1,1 Prozent) auf insgesamt 23,7 Mrd. EUR. Dabei verminderte sich der Materialaufwand um insgesamt 1,7 Prozent auf 13,3 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten um 2,9 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR. Während geringere Mengen (–2,2 Prozent) und positive Währungseffekte (–2,3 Prozent) zu Aufwandsentlastungen führten, wirkten sich die um 1,6 Prozent gestiegenen Treibstoffpreise (nach Sicherung) aufwandserhöhend aus. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 99 Mio. EUR (Vorjahr: positives Preissicherungsergebnis von 154 Mio. EUR). Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe blieben mit 2,0 Mrd. EUR nahezu unverändert.

Aufwendungen

	Jan. – Sept. 2013 in Mio. €	Jan. – Sept. 2012 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	13 316	13 545	–1,7
davon Treibstoff	5 406	5 567	–2,9
davon Gebühren	3 914	3 920	–0,2
davon Operating Lease	63	87	–27,6
Personalaufwand	5 464	4 832	13,1
Abschreibungen	1 424	1 345	5,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 510	3 726	–5,8
Summe betriebliche Aufwendungen	23 714	23 448	1,1

Die aufgrund des Einsatzes größerer Flugzeuge leicht rückläufige Anzahl durchgeführter Flüge wirkte sich positiv auf den Gebührenaufwand aus. Dieser verminderte sich geringfügig um 0,2 Prozent auf 3,9 Mrd. EUR. Dem geringeren Aufwand für Flugsicherungsgebühren (–0,7 Prozent), Start- und Landegebühren (–0,8 Prozent) sowie Abfertigungsgebühren (–1,0 Prozent) standen dabei erhöhte Aufwendungen für Fluggastgebühren (+2,6 Prozent) und Sicherheitsgebühren (+3,1 Prozent) gegenüber. Die Luftverkehrssteuer lag mit 265 Mio. EUR um 3,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die übrigen bezogenen Leistungen verminderten sich insbesondere aufgrund geringerer Charteraufwendungen sowie verminderter Aufwendungen für Operating Leases um 3,1 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR.

Die Anzahl der Mitarbeiter (ohne bmi) sank im Durchschnitt um 250 oder 0,2 Prozent auf 117.304. Demgegenüber stieg der Personalaufwand um 13,1 Prozent. Diese deutliche Zunahme ist im Wesentlichen auf Sondereffekte im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Aus dem Übergang des Flugbetriebs der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways und der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi ergaben sich für den Vorjahresabschluss Aufwandsentlastungen von insgesamt 325 Mio. EUR. Der um diese Effekte bereinigte Aufwandsanstieg von 6,0 Prozent ist insbesondere auf Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE sowie auf zinssatzbedingt erhöhte Zuführungen zu Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich auf 1,4 Mrd. EUR (+5,9 Prozent). Dabei gingen die planmäßigen Abschreibungen von Flugzeugen um 1,1 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR zurück, während die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge auf 155 Mio. EUR (Vorjahr: 63 Mio. EUR) stiegen. Sie betrafen drei Boeing 747-400, fünf Airbus A340-300, acht B737-500, acht B737-300 und

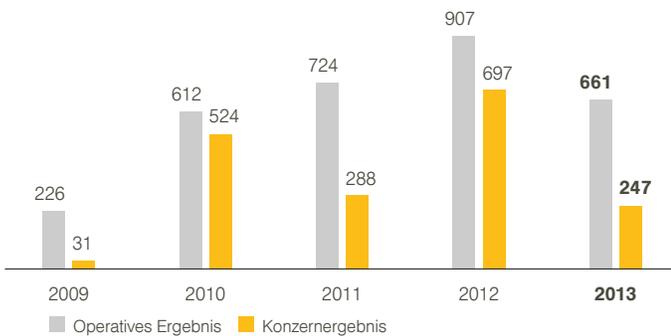
acht Canadair Regional Jet 700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 3 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR) auf zwei B747-400 und einen A340-300, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Insgesamt verringerten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 5,8 Prozent auf 3,5 Mrd. EUR. Der Rückgang entfällt im Wesentlichen auf geringere Kursverluste (-145 Mio. EUR) sowie verminderte Agenturprovisionen (-51 Mio. EUR) und Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (-29 Mio. EUR). Diesen Entlastungen standen gestiegene Miet- und Erhaltungsaufwendungen (+30 Mio. EUR) sowie höhere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+16 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – Sept. 2013		Jan. – Sept. 2012	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	22 768	–	22 821	–
Bestandsveränderungen	85	–	96	–
Sonstige betriebliche Erträge	1 443	–	1 446	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–28	–	–47
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–74	–	–72
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–2	–	–8
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–20	–	–10
Summe betriebliche Erträge	24 296	–124	24 363	–137
Materialaufwand	–13 316	–	–13 545	–
Personalaufwand	–5 464	–	–4 832	–
davon nachzuverrechnender Dienstaufwand	–	–2	–	0*
Abschreibungen	–1 424	–	–1 345	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	156	–	65
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3 510	–	–3 726	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	3	–	18
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	19	–	30
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	27	–	16
Summe betriebliche Aufwendungen	–23 714	203	–23 448	129
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	582	–	915	–
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	79	–	–8
Operatives Ergebnis	–	661	–	907
Beteiligungsergebnis	102	–	77	–
Übrige Finanzposten	–69	–	–20	–
EBIT	615	–	972	–
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 424	–	1 345	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	2	–	36	–
EBITDA	2 041	–	2 353	–

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

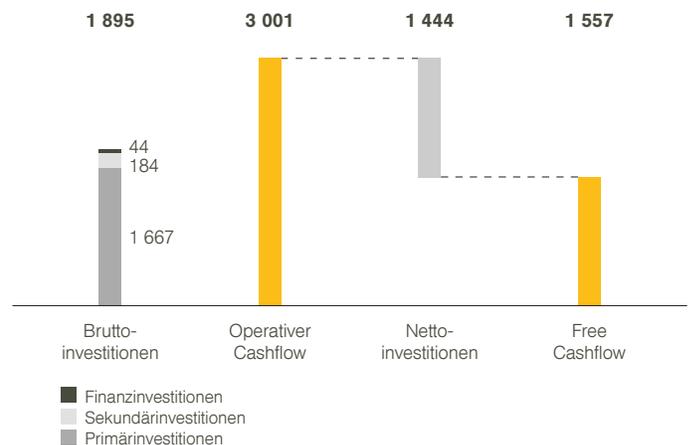
Operatives Ergebnis und Konzernergebnis in Mio. € (Jan. – Sept.)

Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ging – insbesondere aufgrund positiver Vorjahreseffekte im Personalaufwand sowie erhöhter Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE – um 333 Mio. EUR auf 582 Mio. EUR zurück. Das operative Ergebnis verminderte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 246 Mio. EUR auf 661 Mio. EUR. Die vergleichbare operative Marge betrug 3,2 Prozent (Vorjahr: 4,3 Prozent). Sie berechnet sich aus dem Verhältnis von operativem Ergebnis zuzüglich der Erträge aus Rückstellungsaufösungen zu den Umsatzerlösen.

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich auf 102 Mio. EUR (Vorjahr: 77 Mio. EUR). Während sich das Ergebnis aus der Equity-Bewertung um 53 Mio. EUR auf 76 Mio. EUR verbesserte, verzeichnete das übrige Beteiligungsergebnis einen Rückgang um 28 Mio. EUR auf 26 Mio. EUR. Die positive Entwicklung des Equity-Ergebnisses ist insbesondere auf die Beteiligungen an SN Airholding und SunExpress sowie die erstmalige Equity-Bewertung der Terminal 2 Betriebsgesellschaft in München zurückzuführen. Im Vorjahreszeitraum wurden positive Ergebnisse der Terminal 2 Gesellschaften von insgesamt 21 Mio. EUR im übrigen Beteiligungsergebnis erfasst. Das Zinsergebnis verbesserte sich auf –257 Mio. EUR (Vorjahr: –281 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten belief sich auf –69 Mio. EUR (Vorjahr: –20 Mio. EUR). Die Aufwendungen entfielen vollständig auf ergebniswirksam zu erfassende Marktwertveränderungen von Finanzderivaten (Vorjahr: –14 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider und betrug für die ersten neun Monate des laufenden Geschäftsjahres 615 Mio. EUR (Vorjahr: 972 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verminderte sich um 333 Mio. EUR auf 358 Mio. EUR. Nach Abzug von Ertragsteuern von 100 Mio. EUR (Vorjahr: 20 Mio. EUR) sowie auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteilen (11 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 247 Mio. EUR (Vorjahr: 697 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie errechnet sich entsprechend mit 0,54 EUR (Vorjahr: 1,52 EUR).

Cashflow und Investitionen**Cashflow und Investitionen** in Mio. € (zum 30.09.2013)

Im den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 konnte die Lufthansa Group ihren operativen Cashflow auf 3,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,4 Mrd. EUR) steigern. Ausgehend von einem um 333 Mio. EUR verminderten Ergebnis vor Ertragsteuern ist dieser Anstieg vor allem auf die deutliche Verbesserung des Working Capitals um 825 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Neben einem um 209 Mio. EUR geringeren Aufbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Forderungen ist diese Entwicklung insbesondere bedingt durch die ergebnis-, aber nicht cashwirksamen Veränderungen der Pensionsrückstellungen (444 Mio. EUR). Darüber hinaus war das Vorjahr mit einem negativen Cashflow aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich der bmi in Höhe von 82 Mio. EUR belastet.

Die Bruttoinvestitionen lagen mit 1,9 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau, davon entfielen 1,7 Mrd. EUR auf den Kauf von 42 Flugzeugen (fünf Boeing B747-8, ein Airbus A330, ein A321, 16 A320, vier A319, vier Embraer 195 und eine ATR 700; weitere zehn A319 wurden aufgrund von Vertragsverlängerungen von Operating Leases in Finance Leases umklassifiziert) sowie auf Flugzeugüberholungen und -anzahlungen. In übrige Sachanlagen wurden weitere 134 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 50 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte.

Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 44 Mio. EUR betrafen den Erwerb von Beteiligungen sowie Darlehensgewährungen. Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 300 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 153 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 599 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettzahlungsmittel von 2,0 Mrd. EUR eingesetzt (Vorjahr: 1,8 Mrd. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, belief sich auf 1,6 Mrd. EUR und lag damit 582 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettzahlungsmitteln in Höhe von 814 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (505 Mio. EUR) standen regelmäßige Tilgungen von insgesamt 925 Mio. EUR (davon entfielen 500 Mio. EUR auf die Tilgung einer EUR-Anleihe), Dividendenzahlungen an Minderheitsgesellschafter (10 Mio. EUR) sowie Zinsausgaben in Höhe von 384 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel erhöhten sich um 133 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 11 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 158,3 Prozent (Vorjahr: 129,3 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive Wertpapieren erhöhten sich zum Ende des dritten Quartals auf 5,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,9 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist auf [S. 29](#) zu finden.

Vermögens- und Finanzlage

Die ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendende Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) hatte erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens- und Finanzlage im vorliegenden Zwischenbericht. Mit der Umstellung stiegen die Pensionsverpflichtungen und die sonstigen Rückstellungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen gegenüber dem Jahresabschluss 2012 zum 1. Januar 2013 um insgesamt 3,8 Mrd. EUR. Die aktiven latenten Steuerposten stiegen um 711 Mio. EUR, die passiven latenten Steuerposten verringerten sich um 148 Mio. EUR und das Konzern-Eigenkapital reduzierte sich um 3,5 Mrd. EUR. Zudem verminderten sich die sonstigen Vermögenswerte um 571 Mio. EUR.

Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen zum Jahresabschluss 2012 wurden entsprechend den geltenden IFRS so ermittelt, als wäre IAS 19R bereits im Vorjahr angewendet worden.

Die Konzernbilanzsumme lag zum 30. September 2013 mit 29,3 Mrd. EUR um 783 Mio. EUR über der Bilanzsumme zum Jahresende 2012. Während die langfristigen Vermögenswerte mit 18,8 Mrd. EUR in Summe nahezu unverändert blieben, legten die kurzfristigen Vermögenswerte um 752 Mio. EUR zu. Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 378 Mio. EUR auf 12,2 Mrd. EUR. Der Anstieg in der Position übrige Beteiligungen ist auf die erfolgsneutral zu erfassenden Marktwertveränderungen der Anteile an JetBlue (+29 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Ausleihungen und Forderungen verminderten sich unter anderem fristigkeitsbedingt um 86 Mio. EUR. Derivative Finanzinstrumente gingen (überwiegend aus Zins- und Devisensicherungen) um insgesamt 143 Mio. EUR zurück. Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen im Wesentlichen saison- und abrechnungsbedingt um 349 Mio. EUR. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich um insgesamt 423 Mio. EUR auf 5,4 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme verminderte sich von 65,8 Prozent zum Jahresende 2012 auf nunmehr 64,1 Prozent.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) um 756 Mio. EUR (+15,6 Prozent) und betrug damit zum Stichtag 5,6 Mrd. EUR. Diese Zunahme entfiel mit 572 Mio. EUR auf die zinssatzbedingten Minderungen der Pensionsrückstellungen, unter Berücksichtigung von latenten Steuern, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden. Weitere Veränderungen des Eigenkapitals ergaben sich vor allem aus dem positiven Nachsteuerergebnis (+258 Mio. EUR) sowie negativen Effekten aus der Marktwertveränderung von Finanzinstrumenten und der Währungsumrechnung (insgesamt –55 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote stieg gegenüber dem Wert zum Jahresende 2012 (16,9 Prozent) auf 19,1 Prozent.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten reduzierten sich um 1,5 Mrd. EUR auf 12,5 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 1,6 Mrd. EUR auf 11,3 Mrd. EUR zunahmen. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel verminderten sich die Pensionsrückstellungen deutlich um 728 Mio. EUR. Den in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres entstandenen Pensionsansprüchen stand dabei eine Verminderung der Pensionsrückstellungen (–741 Mio. EUR) aufgrund des gegenüber dem Jahresende (3,5 Prozent) auf 3,75 Prozent gestiegenen Rechnungszinses sowie

positiver Marktwertveränderungen des Planvermögens gegenüber. Die Zunahme der sonstigen Rückstellungen (+110 Mio. EUR) ist vorwiegend auf Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen von SCORE zurückzuführen. Insbesondere aufgrund der fristigkeitsbedingten Umgliederung einer EUR-Anleihe sowie eines Schuldscheindarlehens (insgesamt 954 Mio. EUR) in die kurzfristigen Finanzschulden gingen die langfristigen Finanzschulden um 965 Mio. EUR zurück.

Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen sanken vor allem aufgrund von Verbräuchen um 33 Mio. EUR. Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten legten die Finanzschulden um 463 Mio. EUR zu. Dem fristigkeitsbedingten Anstieg standen dabei planmäßige Tilgungen – unter anderem die Tilgung einer EUR-Anleihe über 500 Mio. EUR – gegenüber. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+545 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+505 Mio. EUR).

Die Nettokreditverschuldung reduzierte sich zum 30. September 2013 auf 1,1 Mrd. EUR (31. Dezember 2012: 2,0 Mrd. EUR).

Ermittlung Nettokreditverschuldung

	30. Sept. 2013	31. Dez. 2012	Veränderung zum 31. Dez. 2012 in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 338	1 507	-11,2
Anleihen	1 810	2 312	-21,7
Übrige langfristige Finanzschulden	3 260	3 091	5,5
	6 408	6 910	-7,3
Übrige Bankverbindlichkeiten	40	9	344,4
Konzernkreditverschuldung	6 448	6 919	-6,8
Flüssige Mittel	1 569	1 436	9,3
Wertpapiere	3 820	3 530	8,2
Nettokreditverschuldung	1 059	1 953	-45,8
Pensionsrückstellungen	5 116	5 844	-12,5
Nettokreditverschuldung und Pensionen	6 175	7 797	-20,8

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Deutsche Lufthansa AG (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS), Germanwings (4U), Lufthansa CityLine (CLH), Air Dolomiti (EN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.09.2013

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	4U	CLH	EN	LCAG	Konzern- flotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.12	Veränderung zum 30.09.12
Airbus A310	1 ³⁾							1			-1	-1
Airbus A319	35	5	7	36				83	10	6	+2	+2
Airbus A320	61	28	16					105	18	2	+16	+19
Airbus A321	62	8	6					76	4		+1	+2
Airbus A330	18	18						36		3	-	+1
Airbus A340	48	13	2 ²⁾					63	2	2	-	-
Airbus A380	10							10			-	-
Boeing 737	33							33			-12	-19
Boeing 747	31							31			+2	+2
Boeing 767			6					6	2		-	-
Boeing 777			4					4			-	-
Boeing MD-11F							18	18			-	-
Bombardier CRJ	23 ¹⁾				31			54			-2	-3
Bombardier C-Series								0			-	-
Bombardier Q-Series			14					14			-	-
ATR	5 ¹⁾					6		11		5	-	-
Avro RJ		20						20		6	-2	-4
Embraer	43 ¹⁾							43			+1	-2
Fokker F70			9					9			-	-
Fokker F100			15					15			-	-
Flugzeuge gesamt	370	92	79	36	31	6	18	632	36	24	5	-3

¹⁾ Vermietet an Lufthansa Regionalgesellschaften.

²⁾ Vermietet an SWISS.

³⁾ Vermietet an konzernexterne Gesellschaft.

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe ¹⁾							davon Lufthansa Passage			
		Jan.– Sept. 2013	Jan.– Sept. 2012	Veränderung in %	Juli–Sept. 2013	Juli–Sept. 2012	Veränderung in %	Jan.– Sept. 2013	Jan.– Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	17 892	17 851	0,2	6 659	6 628	0,5	13 169	13 067	0,8
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	504	515	-2,1	185	166	11,4			
Operatives Ergebnis	Mio. €	497	615	-19,2	561	542	3,5	300	111	170,3
Segmentergebnis	Mio. €	433	591	-26,7	566	582	-2,7			
EBITDA ²⁾	Mio. €	1 637	1 718	-4,7	999	971	2,9	1 114	908	22,7
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 544	1 552	-0,5	436	375	16,3			
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	54 556	55 578	-1,8	54 556	55 578	-1,8	39 772	40 927	-2,8
Fluggäste ³⁾	Tsd.	79 774	79 283	0,6	30 305	29 634	2,3	58 124	57 568	1,0
Angebotene Sitzkilometer ³⁾	Mio.	200 056	198 388	0,8	73 086	71 317	2,5	148 191	146 621	1,1
Verkaufte Sitzkilometer ³⁾	Mio.	160 648	157 273	2,1	61 495	59 502	3,4	117 954	115 289	2,3
Sitzladefaktor ³⁾	%	80,3	79,3	1,0 P.	84,1	83,4	0,7	79,6	78,6	1,0 P.

¹⁾ Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines.

²⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe setzt sich aus der Lufthansa Passage (inklusive Germanwings), SWISS und Austrian Airlines zusammen. Gemeinsam mit den Beteiligungen Brussels Airlines und SunExpress bietet die Passage Airline Gruppe durch den Betrieb mehrerer europäischer Drehkreuze ein weltweites Streckennetz und höchste Reiseflexibilität an. Das niedrige Wachstum der Weltwirtschaft und negative Wechselkursentwicklungen – insbesondere des Euros gegenüber dem Japanischen Yen und der Indischen Rupie – prägten die ersten neun Monate des Geschäftsjahres ganz besonders. Die Lufthansa Passage war im ersten Halbjahr zudem von Streiks der Gewerkschaft ver.di sowie Streiks Dritter beeinträchtigt. Bei der Umsetzung des Zukunftsprogramms SCORE und der damit einhergehenden Restrukturierungen haben alle Fluggesellschaften der Lufthansa Group große Fortschritte gemacht. Gestützt durch das saisonal bedingt traditionell starke dritte Quartal erreichte die Passage Airline Gruppe ein deutlich positives operatives Ergebnis, welches zwar über dem ursprünglich für das Vorjahr berichteten Wert, jedoch unter dem durch Bewertungs- und Einmaleffekte angepassten Vorjahreswert lag.

Operative Entwicklung In den ersten neun Monaten des Jahres beförderten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe 79,8 Mio. Fluggäste (+0,6 Prozent). Obwohl die Anzahl der Flüge um 4,0 Prozent zurückging, erhöhten sich die angebotenen Sitzkilometer leicht um 0,8 Prozent. Die verkauften Sitzkilometer stiegen um 2,1 Prozent und der Sitzladefaktor erhöhte sich um 1,0 Prozentpunkte auf 80,3 Prozent. Die Durchschnittserlöse je verkauften Sitzkilometer sanken dabei um 1,8 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich leicht um 0,3 Prozent. In den einzelnen Verkehrsgebieten entwickelten sich die Durchschnittserlöse stark unterschiedlich. Im Verkehrsgebiet Europa war der Absatz leicht über Vorjahr. Da die Durchschnittserlöse nur minimal sanken

(-0,2 Prozent), stiegen die Verkehrserlöse an (+1,2 Prozent). In der Region Amerika stieg der Absatz stark an. Gepaart mit leicht höheren Durchschnittserlösen (+0,7 Prozent) führte dies zu merklich höheren Verkehrserlösen (+7,1 Prozent). In der Region Asien/Pazifik blieb der Absatz zwar stabil, jedoch musste ein deutlicher Rückgang der Durchschnittserlöse (-8,2 Prozent) hingenommen werden, was in wesentlich niedrigeren Verkehrserlösen resultierte (-7,9 Prozent). Die Region Nahost/Afrika konnte bei einem gesunkenen Absatz und niedrigeren Durchschnittserlösen (-1,7 Prozent) ebenfalls nur niedrigere Verkehrserlöse erzielen (-6,7 Prozent).

Am 1. April 2013 sind SWISS und Austrian Airlines dem strategischen Joint Venture J+ der Lufthansa Passage mit All Nippon Airways (ANA) beigetreten und arbeiten seitdem kommerziell ebenfalls eng mit dem japanischen Partner zusammen.

Die Passage Airline Gruppe hat 2013 wichtige Schritte für die zukünftige Struktur ihrer Flotte unternommen. Im September hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG dem Kauf von insgesamt 59 hochmodernen und treibstoffeffizienten Flugzeugen für den Konzern zugestimmt. 34 Boeing 777-9X und 25 Airbus A350-900 werden die Langstreckenflotte der Lufthansa Group zukünftig ergänzen. Die neuen Flugzeuge werden von 2016 bis 2025 ausgeliefert und sollen primär dem Ersatz bestehender Flugzeuge der Typen B747-400 und A340-300 dienen. Diese Entscheidung ergänzt die bereits im Juni getätigte Bestellung von 100 Flugzeugen der Airbus A320-Familie für das Kurz- und Mittelstreckensegment der Lufthansa Passage, die ebenfalls bis 2025 ausgeliefert werden. SWISS erwartet in den nächsten Jahren den Zugang von 30 Flugzeugen der Bombardier C-Series, sechs B777-300ER sowie einem A330-300 und einem A321.

Miles & More, das Vielfliegerprogramm der Lufthansa Group, feierte im März sein 20-jähriges Bestehen. Mit 23 Mio. Teilnehmern

weltweit, über 40 teilnehmenden Fluglinien und mehr als 350 Partnern ist Miles & More das größte Vielfliegerprogramm Europas.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Bei einer gestiegenen Verkehrsleistung lagen die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds aufgrund gegenläufiger Währungseffekte mit 16,6 Mrd. EUR (+0,3 Prozent) nur leicht über dem Vorjahr. Während sich die abgesetzte Menge mit 2,1 Prozent und geringfügig gestiegene Preise (+0,2 Prozent) positiv auf die Verkehrserlöse auswirkten, führten negative Währungseffekte (–2,0 Prozent) zu Erlösminderungen. Die sonstigen operativen Erträge erhöhten sich deutlich um 17,1 Prozent auf 821 Mio. EUR. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen Erträge aus den Weiterbelastungen von Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE an die Konzernfunktionen (102 Mio. EUR) sowie höhere Kursgewinne (+17 Mio. EUR). Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich somit insgesamt um 0,9 Prozent auf 18,7 Mrd. EUR.

Im Vorjahresvergleich stiegen die operativen Aufwendungen um 1,6 Prozent auf 18,2 Mrd. EUR. Dabei verminderten sich die Materialaufwendungen um 1,6 Prozent. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus mengen- und währungsbedingt um 2,6 Prozent auf 5,0 Mrd. EUR gesunkenen Treibstoffkosten. Die Gebühren lagen unverändert bei 3,7 Mrd. EUR. Gestiegenen Fluggastgebühren (+2,6 Prozent) und Sicherheitsgebühren (+3,1 Prozent) standen dabei verminderte Flugsicherungsgebühren (–0,8 Prozent), Start- und Landegebühren (–0,8 Prozent) und Abfertigungsgebühren (–0,5 Prozent) gegenüber. Die Luftverkehrssteuer ging um 3,3 Prozent auf 265 Mio. EUR zurück.

Die übrigen bezogenen Leistungen reduzierten sich im Wesentlichen aufgrund verminderter Charteraufwendungen (–18,0 Prozent) sowie gesunkener Aufwendungen für Operating Leases (–26,4 Prozent) um insgesamt 1,8 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR.

Bei einer im Jahresdurchschnitt um 1,7 Prozent verringerten Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand um insgesamt 20,2 Prozent. Hier hatten der Flugbetriebsübergang der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways und die Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi im Vorjahreszeitraum zu Aufwandsentlastungen von insgesamt 325 Mio. EUR geführt. Der um diese Effekte bereinigte Aufwandsanstieg von 7,0 Prozent war insbesondere auf zinsatz-

bedingt erhöhte Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich um 1,6 Prozent auf insgesamt 1,1 Mrd. EUR.

Der sonstige operative Aufwand verminderte sich um 3,4 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Geringeren Aufwendungen aus Kursverlusten (–70 Mio. EUR) und gesunkenen Agenturprovisionen (–27 Mio. EUR) standen hierbei vor allem höhere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+21 Mio. EUR) gegenüber.

Das operative Ergebnis verringerte sich um 118 Mio. EUR auf 497 Mio. EUR. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften sind auf den nachfolgenden Seiten zu finden.

Die übrigen Segmenterträge von 62 Mio. EUR entfielen auf Erträge aus Rückstellungsaufösungen (47 Mio. EUR) sowie Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen (12 Mio. EUR).

Die übrigen Segmentaufwendungen betragen 166 Mio. EUR (Vorjahr: 88 Mio. EUR). Sie entfielen mit 155 Mio. EUR (Vorjahr: 63 Mio. EUR) auf die im Kapitel Ertragslage bereits beschriebenen außerplanmäßigen Abschreibungen von 32 Flugzeugen, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind, sowie die ebenfalls im Kapitel Ertragslage beschriebenen außerplanmäßigen Wertminderungen auf drei Flugzeuge in Höhe von insgesamt 3 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR), die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von 40 Mio. EUR (Vorjahr: –12 Mio. EUR) betraf SunExpress, SN Airholding und die Terminal 2 Gesellschaft. Insgesamt ging das Segmentergebnis um 158 Mio. EUR auf 433 Mio. EUR zurück.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,5 Mrd. EUR um 0,5 Prozent unter dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung wurde in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres insgesamt 42 Flugzeuge investiert, für detaillierte Erläuterungen siehe [S. 9](#).

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. 2013	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2013	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2013	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2013	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2013	Verände- rung in P.
Europa	7 741	1,2	63 949	0,4	70 020	–1,4	52 761	1,3	75,4	2,1
Amerika	4 624	7,1	7 451	5,9	64 576	5,9	55 634	6,4	86,2	0,4
Asien / Pazifik	2 897	–7,9	4 808	–0,3	46 135	0,5	37 891	0,3	82,1	–0,1
Nahost / Afrika	1 320	–6,7	3 567	–4,9	19 326	–5,3	14 362	–5,1	74,3	0,2
Gesamtverkehr	16 582	0,3	79 774	0,6	200 056	0,8	160 648	2,1	80,3	1,0

Prognose Die Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten des Jahres war auch weiterhin durch eine regional sehr unterschiedliche Entwicklung geprägt. Anders als insbesondere Nordamerika und Europa entwickelte sich das Geschäft vor allem in der Verkehrsregion Asien deutlich schwächer. Wesentliche Gründe hierfür waren Währungsentwicklungen, starker Wettbewerb und die regional sehr unterschiedliche Nachfrageentwicklung. Diese differenzierte Entwicklung wird sich vermutlich auch bis zum Jahresende fortsetzen. Bei den Vorausbuchungen zeichnet sich eine Mengenentwicklung leicht über Vorjahr ab. Eine Trendwende bei den negativen Währungsentwicklungen ist allerdings nicht erkennbar, die Durchschnittserlöse bleiben unter Druck.

Die Entwicklung der Durchschnittserlöse wird auch weiter durch die strukturellen Effekte größerer Flugzeuge, einen wachsenden Anteil der Langstreckenverkehre und die zeitweise Erhöhung von Economy Class-Anteilen verzerrt. Aus heutiger Sicht haben diese strukturellen Effekte allerdings einen nachhaltig positiven Effekt auf die Profitabilität.

Für 2013 rechnet die Passage Airline Gruppe bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen nun mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau und einer Steigerung des für das Geschäftsjahr 2012 berichteten operativen Ergebnisses. Zwischenzeitlich wurden ergebnisrelevante Einmalbelastungen aus Produktmaßnahmen auf 100 Mio. EUR für 2013 quantifiziert. Das operative Ergebnis des Vorjahres nach Restatement wird in diesem Jahr daher nicht erreicht werden. Nach wie vor ist mit einem substantiellen Anstieg der Profitabilität erst zu einem späteren Zeitpunkt, insbesondere mit Abschluss von SCORE und der Finalisierung der Produktinvestitionen, zu rechnen.

Die absolute Höhe des Ergebnisses hängt darüber hinaus maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der Entwicklung von Treibstoffpreisen und Wechselkursen ab.

Lufthansa Passage



Im dritten Quartal 2013 setzt sich der positive Ergebnistrend der Lufthansa Passage aus dem ersten Halbjahr fort. Für die ersten neun Monate des Jahres wurde ein Ergebnis von 300 Mio. EUR erzielt, was einer Verbesserung von 189 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Treiber dieser erfreulichen Entwicklung ist eine Reduzierung der Stückkosten bei gleichbleibenden Umsätzen. Der Lufthansa Passage ist es gelungen, bei nahezu gleichbleibender Kapazität ihre Kosten je Passagierkilometer zu senken. Aus Maßnahmen zu Produktverbesserungen im dritten Quartal resultiert eine Ergebnisbelastung von 30 Mio. EUR. Trotz einer Reduzierung der Anzahl der Flüge um 4,2 Prozent konnte die Lufthansa Passage ihren Absatz um 2,3 Prozent gegenüber Vorjahr steigern. Das Sitzplatzangebot erhöhte sich

durch den Einsatz größerer Flugzeuge leicht um 1,0 Prozent. Durch diese optimierte Steuerung der Kapazitäten stieg die Auslastung der Flugzeuge um 1,0 Prozentpunkte auf 79,6 Prozent. Die Durchschnittserlöse sanken um 1,4 Prozent. Dieser Rückgang wurde jedoch durch eine Reduktion der Stückkosten überkompensiert. Insgesamt wurden in den ersten neun Monaten 58,1 Mio. Passagiere (+1,0 Prozent) befördert. Die operativen Gesamterlöse lagen mit 13,8 Mrd. EUR über dem Vorjahreswert (+1,5 Prozent). Die operativen Aufwendungen stiegen leicht um 0,1 Prozent an.

Der Start der neuen Germanwings am 1. Juli 2013 verlief erfolgreich. Mit einem neuen und innovativen Produkt- und Markenkonzept wird Germanwings bis Anfang 2015 sukzessive den Europaverkehr außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München von der Lufthansa Passage übernehmen. Fluggäste haben die Auswahlmöglichkeit zwischen drei Produktkategorien in unterschiedlichen Preissegmenten mit verschiedenen Komfortmerkmalen. Bereits 2013 wird die Verlagerung zur Germanwings zu einer deutlichen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage im Europaverkehr führen.

Im dritten Quartal hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG dem Kauf von insgesamt 59 hochmodernen Langstreckenflugzeugen zugestimmt. 34 Boeing 777-9X und 25 Airbus A350-900 werden ab 2016 ausgeliefert und sollen bis 2025 ältere Flugzeuge der Typen Boeing 747-400 und Airbus A340-300 ablösen. Diese Investition in neue Technologie, Effizienz und Kundenkomfort ist eine Fortsetzung der laufenden Flottenmodernisierung, die nach der Bestellung von 100 Mittelstreckenflugzeugen der Airbus A320-Familie im zweiten Quartal 2013 einen weiteren Meilenstein erfuhr. Parallel soll ab 2014 der Umbau von rund einem Drittel aller Langstreckenflugzeuge von einer 3- auf eine 2-Klassen-Konfiguration für Volumenstrecken mit geringer Nachfrage von Premium-Passagieren erfolgen. Dies wird es Lufthansa Passage ermöglichen, die Wirtschaftlichkeit auf der Langstrecke weiter zu verbessern.

Am 12. September 2013 feierte die Lufthansa Passage gemeinsam mit ihren Systempartnern das Richtfest für den neuen Terminalsatelliten am Flughafen München, der zur Weiterentwicklung des Terminals 2 beitragen wird. Durch den Satelliten wird in München ab 2015 eine zusätzliche Kapazität von 11 Mio. Passagieren jährlich geschaffen.

Für das Gesamtjahr 2013 geht Lufthansa Passage nun von einem stabilen Umsatz und weiterhin von einer Verbesserung des operativen Ergebnisses aus. Die absolute Höhe wird jedoch in besonderem Maße von der Entwicklung der Treibstoffkosten und der Wechselkurse abhängen. Die Maßnahmen aus SCORE werden weiter mit Hochdruck vorangetrieben und werden zur Ergebnisverbesserung in 2013 beitragen. Nach Abstimmung mit den Betriebspartnern wird die Umsetzung der Maßnahmen zur Veränderung der Organisationsstruktur und der Stärkung der Prozessorientierung fortgesetzt.

Weitere Airlines der Gruppe



SWISS¹⁾

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 202	3 194	0,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	182	173	5,2
EBITDA	Mio. €	410	404	1,5
Fluggäste ²⁾	Tsd.	13 047	12 951	0,7
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	8 562	8 331	2,8

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

Das dritte Quartal 2013 wurde auch bei SWISS durch Währungseffekte und eine verlangsamte Marktdynamik negativ beeinflusst. Dazu kam eine schwächere Nachfrage im Geschäftsreisebereich und bei der Fracht. Gleich mehrere Sondereffekte belasteten das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahresquartal, so etwa die Folgen von Streiks in Europa oder die politisch angespannte Situation im Nahen Osten. Kumuliert erreichte SWISS in den ersten neun Monaten 2013 dennoch ein operatives Ergebnis von 182 Mio. EUR (+5,2 Prozent) und einen Umsatz von 3,2 Mrd. EUR (+0,3 Prozent). Der Sitzladefaktor konnte in den ersten neun Monaten auf 84,0 Prozent (+1,1 Prozentpunkte) gesteigert werden. Die Zahl der Passagiere stieg auf 13,0 Mio. an (+0,7 Prozent).

Am 1. September 2013 hat SWISS am Standort Genf eine neue flexiblere One-Way-Tarifstruktur eingeführt. Dem intensiven Wettbewerb am Standort Genf kann SWISS damit erfolgreich begegnen. Die Auslastung der Flüge wurde bereits deutlich gesteigert. Die Verhandlungen mit der Flughafen Zürich AG über ein neues Gebührensystem am Standort Zürich sind Ende August zunächst gescheitert. SWISS und die anderen an den Verhandlungen beteiligten Flughafennutzer konnten dem von der Flughafen Zürich AG unterbreiteten Angebot in der letzten Verhandlungsrunde nicht zustimmen, da dies eine erhebliche Gebührensteigerung zur Folge gehabt hätte. Die Angelegenheit liegt aktuell dem Bundesamt für Zivilluftfahrt vor, eine Entscheidung hierzu wird im vierten Quartal erwartet.

Am 16. September 2013 hat die neue C-Series 100 von Bombardier erfolgreich ihren Erstflug absolviert. SWISS ist Erstbestellerin und wird mit diesem Flugzeugtyp ab Anfang 2015 schrittweise ihre Avro RJ-Flotte ersetzen.

SWISS rechnet mit einer konjunkturell bedingten leichten Besserung der Marktlage bis Jahresende. Für 2013 wird unverändert von einem operativen Ergebnis auf Eurobasis im Rahmen des Vorjahresniveaus ausgegangen. Dies ist abhängig von der weiteren Entwicklung der Treibstoffpreise und Währungseinflüssen sowie der politischen Lage im Nahen und Mittleren Osten.



Austrian Airlines

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 577	1 648	-4,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	19	210	-91,0
EBITDA	Mio. €	133	333	-60,1
Fluggäste*	Tsd.	8 603	8 763	-1,8
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	6 222	6 320	-1,6

* Vorjahreszahlen angepasst.

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

Austrian Airlines führt die im Vorjahr begonnenen Restrukturierungsmaßnahmen kontinuierlich fort. Nachdem Einmaleffekte im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang im Vorjahr das operative Ergebnis 2012 erheblich positiv beeinflusst hatten, sank das operative Ergebnis der ersten neun Monate 2013 auf 19 Mio. EUR. Bereinigt um die genannten Einmaleffekte hat sich das Ergebnis allerdings um 11 Mio. EUR verbessert. Der Umsatz lag mit 1,6 Mrd. EUR um 4,3 Prozent unter Vorjahr. Austrian Airlines beförderte im Berichtszeitraum insgesamt 8,6 Mio. Fluggäste (-1,8 Prozent). Die Auslastung der Flüge stieg um 1,1 Prozentpunkte auf 78,8 Prozent, da bei einer Angebotsreduktion von 4,5 Prozent der Absatz nur um 3,1 Prozent zurückging.

Im August wurde die Umrüstung der Langstreckenflotte abgeschlossen. Zu der neu ausgestatteten Kabine gehören neben einem neuartigen Sitzkomfort in der Economy Class ein modernes Bord-Entertainment-System sowie innovative Full flat-Business Class-Sitze.

Das Arbeits- und Sozialgericht Wien hat in seinem erstinstanzlichen, nichtrechtskräftigen Urteil die Rechtmäßigkeit des Betriebsübergangs des Flugbetriebs von Austrian Airlines zu Tyrolean Airways infrage gestellt. Im Verfahren wurden die Bestimmungen des Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetzes (AVRAG) überprüft und kein Verstoß gegen bestehendes Recht ermittelt. Dennoch wird der Betriebsübergang innerhalb eines Konzerns, aufgrund der Hervorhebung des Arbeitnehmerschutzes, infrage gestellt. Austrian Airlines hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Des Weiteren steht das Urteil des Obersten Gerichtshofs zur Nachwirkung des Kollektivvertrags aus. Austrian Airlines geht auf Basis der vorliegenden Rechtsgutachten weiterhin davon aus, im Instanzenweg Recht zu bekommen. Im Fokus stehen nun die bereits begonnenen Gespräche mit dem Betriebsrat zum Kollektivvertrag, die unabhängig vom Gerichtsurteil zu einer tragfähigen Lösung führen sollen.

Der Sanierungskurs wird weiterhin entschlossen fortgesetzt. Dies wird sich positiv auf das Ergebnis auswirken. Ziel für 2013 ist es unverändert, den erfolgreich gestarteten Turnaround zu festigen und damit ein positives operatives Ergebnis im niedrigen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich zu erzielen.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 801	2 005	-10,2	583	653	-10,7
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	18	20	-10,0	5	7	-28,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	43	67	-35,8	-18	19	-
Segmentergebnis	Mio. €	60	80	-25,0	-13	23	-
EBITDA ¹⁾	Mio. €	81	126	-35,7	-6	38	-
Segmentinvestitionen	Mio. €	176	134	31,3	47	51	-7,8
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	4 571	4 623	-1,1	4 571	4 623	-1,1
Fracht und Post ²⁾	Tsd. t	1 268	1 296	-2,2	426	426	0,0
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	9 289	9 464	-1,8	3 250	3 153	3,1
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	6 438	6 530	-1,4	2 192	2 167	1,1
Nutzladefaktor ²⁾	%	69,3	69,0	0,3 P.	67,4	68,7	-1,3 P.

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer GmbH und die Beteiligung an der Luftfrachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH. Weiterhin wird ein Anteil an der Jade Cargo International Ltd. gehalten. Diese Gesellschaft befindet sich mittlerweile im Insolvenzverfahren und unterhält keinen Geschäftsbetrieb mehr. Außerdem ist Lufthansa Cargo an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften beteiligt.

Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines.

Im ersten Quartal des Jahres 2013 hat Lufthansa Cargo das Chartergeschäft neu geordnet. Zum 1. April wurden alle Charteraktivitäten in die Lufthansa Cargo AG re-integriert. Eine neue Kooperation mit dem weltweit führenden Charterbroker Chapman Freeborn Airmarketing GmbH soll darüber hinaus zu einer stärkeren Vermarktung kurzfristig verfügbarer eigener Flugzeugkapazitäten führen.

Die ersten neun Monate 2013 waren weiterhin von einer schwachen Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten geprägt. Die Frachtmenge lag in den ersten drei Quartalen des Jahres leicht unter Vorjahresniveau, die Durchschnittserlöse sanken aber deutlich. Durch ein flexibles und nachfrageorientiertes Kapazitätsmanagement operiert Lufthansa Cargo zwar weiterhin profitabel. Jedoch wurde mit einem operativen Ergebnis von 43 Mio. EUR der Vorjahreswert nicht erreicht. Im dritten Quartal wurde ein negatives operatives Ergebnis erwirtschaftet. Für diese Entwicklung waren vor allem rückläufige Erlöse verantwortlich.

Produkt und Streckennetz Lufthansa Cargo hat in diesem Jahr mehrere Auszeichnungen von ihren Kunden erhalten. So wählte die Airforwarders Association in den USA Lufthansa Cargo zur besten internationalen Frachtairline. Der Großkunde Hellmann verlieh der Frachtairline den Global Carrier Award und bei den renommierten „Cargo Airline of the Year Awards“ der britischen Air Cargo Media Gruppe wurde Lufthansa Cargo erneut zur besten europäischen Frachtairline gewählt.

Im Berichtszeitraum hat Lufthansa Cargo die Digitalisierung der Prozesse weiter entscheidend vorangetrieben. Die Airline ist im Mai einer Vereinbarung des internationalen Luftfahrtverbands IATA beigetreten, welche die Nutzung elektronischer Luftfrachtbriefe (eAWB) künftig deutlich vereinfacht. Spediteure, die den eAWB nutzen möchten, brauchen nur noch eine Vereinbarung zur Anerkennung von elektronisch übermittelten Luftfrachtbrief-Daten mit der IATA zu unterzeichnen. Diese Vereinbarung gilt dann automatisch für alle teilnehmenden Airlines. Praktisch umgesetzt wurde der erste eAWB bei Lufthansa Cargo im August in München. Die ersten Anlieferungen mit eAWB von ausgewählten Kunden konnten problemlos abgefertigt werden.

Operative Entwicklung In den ersten drei Quartalen ging die Frachtmenge im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 Prozent zurück. Das Angebot wurde um 1,8 Prozent reduziert. Da die transportierten Tonnenkilometer aufgrund veränderter Streckenlängen lediglich um 1,4 Prozent sanken, stieg der Nutzladefaktor um 0,3 Prozentpunkte auf insgesamt 69,3 Prozent. Mit 3,1 Prozent fiel der Tonnagerückgang am deutlichsten im Bereich Amerika aus. Die transportierten Tonnenkilometer sanken um 1,6 Prozent, das Angebot wurde um 1,0 Prozent erhöht, sodass der Nutzladefaktor

um 1,7 Prozentpunkte zurückging. Im Bereich Asien/Pazifik gingen die Tonnagen gegenüber Vorjahr um 2,7 Prozent zurück. Das Angebot wurde um 5,3 Prozent reduziert. Als Folge dieser Kapazitätsanpassung konnte der Ladefaktor um 3,2 Prozentpunkte deutlich gesteigert werden. In Nahost/Afrika wurde das Angebot um 1,5 Prozent erhöht. Da die transportierten Tonnenkilometer um 1,8 Prozent sanken, ging der Ladefaktor in dieser Region um 1,9 Prozentpunkte zurück. In Europa wurde nach einer deutlichen Angebotsreduzierung um 4,3 Prozent eine Verbesserung des Nutzladefaktors um 2,1 Prozentpunkte erreicht.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Infolge rückläufiger Verkehrserlöse (–9,0 Prozent) sank der Umsatz der Lufthansa Cargo in den ersten drei Quartalen 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 10,2 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse verringerten sich infolge geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 41 Mio. EUR (–40,6 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen vor allem aufgrund eines höheren Fremdwährungsergebnisses und Erstattungen aus Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ergebnisverbesserungsprogramm SCORE mit 71 Mio. EUR um 42,0 Prozent über Vorjahresniveau. Die operativen Gesamterlöse gingen insgesamt auf 1,9 Mrd. EUR (–8,9 Prozent) zurück.

Die operativen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 8,0 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Ursache hierfür war primär der niedrigere, mengenabhängige Materialaufwand in Höhe von 1,3 Mrd. EUR (–7,4 Prozent). In dieser Position reduzierten sich kapazitätsabhängig der Charteraufwand auf 623 Mio. EUR (–9,6 Prozent), der Treibstoffaufwand auf 356 Mio. EUR (–7,5 Prozent), die Gebühren auf 203 Mio. EUR (–4,2 Prozent) und die Technikaufwendungen auf 88 Mio. EUR (–6,4 Prozent).

Der Personalaufwand stieg um 5,1 Prozent auf 288 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Altersversorgungsaufwendungen sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Ergebnisverbesserungsprogramm SCORE zurückzuführen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.544 Mitarbeiter (–1,4 Prozent).

Die Abschreibungen gingen um 54,8 Prozent auf 19 Mio. EUR zurück. Dies ist vornehmlich auf das Auslaufen planmäßiger Abschreibungen für die MD-11-Frachtflugzeuge zurückzuführen.

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund von geringeren Agenturprovisionen um 19,5 Prozent auf 173 Mio. EUR.

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 43 Mio. EUR, das unter dem Vorjahreswert von 67 Mio. EUR liegt.

Die übrigen Segmenterträge stiegen aufgrund höherer Erträge aus Rückstellungsaufösungen um 2 Mio. EUR auf 6 Mio. EUR. Die übrigen Segmentaufwendungen blieben weiterhin auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 60 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 11 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften.

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 176 Mio. EUR (Vorjahr: 134 Mio. EUR). Diese Zunahme erklärt sich maßgeblich aus Anzahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf von fünf Boeing 777F-Flugzeugen.

Prognose Lufthansa Cargo erwartet im vierten Quartal eine saisonbedingte Belegung der Nachfrage und wieder wachsende Tonnagen.

Das Unternehmen wird in diesem Marktumfeld die erfolgreiche Strategie der nachfrageorientierten Kapazitätssteuerung fortführen und auf diese Weise die Auslastung und die Durchschnittserlöse stützen. Unverändert bleibt das strikte Kostenmanagement in Kraft, welches durch die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE weiter forciert wird.

Vor dem Hintergrund der Marktentwicklung im laufenden Jahr ist nicht mehr damit zu rechnen, dass das Vorjahresergebnis noch zu erreichen ist. Lufthansa Cargo geht nun davon aus, das Jahr 2013 mit einem Ergebnis im hohen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich abzuschließen.

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. 2013	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2013	Veränderung in P.
Europa	171	–5,5	440	–2,1	503	–4,3	263	–0,3	52,3	2,1
Amerika	743	–2,9	378	–3,1	4 190	1,0	2 776	–1,6	66,3	–1,7
Asien/Pazifik	686	–16,7	344	–2,7	3 687	–5,3	2 882	–1,3	78,2	3,2
Nahost/Afrika	149	–2,6	106	3,2	909	1,5	517	–1,8	56,9	–1,9
Gesamtverkehr	1 749	–9,0	1 268	–2,2	9 289	–1,8	6 438	–1,4	69,3	0,3

* Ohne Extracharter.

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 109	3 002	3,6	1 069	986	8,4
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	1 143	1 155	-1,0	402	382	5,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	332	231	43,7	113	85	32,9
Segmentergebnis	Mio. €	348	269	29,4	120	94	27,7
EBITDA*	Mio. €	445	344	29,4	173	137	26,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	71	89	-20,2	31	26	19,2
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	19 815	20 397	-2,9	19 815	20 397	-2,9

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Die Lufthansa Technik Gruppe umfasst weltweit 32 technische Instandhaltungsbetriebe und ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt. Das Beratungsunternehmen Lumics GmbH & Co. KG, ein Gemeinschaftsunternehmen der Lufthansa Technik AG und McKinsey & Company mit Sitz in Hamburg, hat am 2. September 2013 die Arbeit aufgenommen. Lumics verbindet die Prozess Erfahrung des führenden Anbieters technischer Dienstleistungen in der Luftfahrt mit dem Beratungs-Know-how einer weltweit führenden Unternehmensberatung. Der Markt für Maintenance-, Repair- und Overhaul (MRO)-Leistungen zeigt weiterhin eine stabile Entwicklung. Herausforderungen bleiben die angespannte Finanz- und Ergebnissituation der Airlines sowie die fortschreitende weltweite Konsolidierung des MRO-Markts. Lufthansa Technik erreichte im Zeitraum Januar bis September 2013 ein operatives Ergebnis deutlich über dem Vorjahr. Die Effizienz- und Produktivitätsmaßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE trugen unter anderem erheblich zu dieser Entwicklung bei. Umsatzseitig wurde ein leicht über dem Vorjahr liegendes Niveau erreicht.

Produkte Für die Innovation HelioJet, ein neuartiges System zur Kabinenbeleuchtung, hat Lufthansa Technik eine Zulassung für den Airbus A320 erhalten. Die erste gemeinsame Entwicklung von Lufthansa Technik und dem Hersteller SCHOTT kann damit im Streckenbetrieb eingesetzt werden. Im kommenden Jahr wird Lufthansa Technik 20 Airbus A321 der Lufthansa Passage mit der Inflight-Entertainment-Lösung BoardConnect ausstatten. Das System ermöglicht die Nutzung von Media-Angeboten auf dem mitgebrachten Laptop, Tablet oder Smartphone. Die für die Übertragung notwendigen Wireless Access Points (WAP) wurden von Lufthansa Technik entwickelt.

Operative Entwicklung In den ersten neun Monaten hat Lufthansa Technik 290 neue Verträge mit einem Volumen von insgesamt 352 Mio. EUR für 2013 abgeschlossen. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Anzahl der Vertragskunden und der betreuten Flugzeuge gesteigert werden. Ein Vertragsabschluss von wesentlicher Bedeutung war die Unterzeichnung eines neuen

Technik-Generalvertrags mit der Lufthansa Cargo. Das Leistungsspektrum umfasst die Wartung, Überholung, Triebwerks- und Fahrwerksinstandhaltung sowie Komponentenversorgung der gesamten Flotte (Boeing MD 11-F und B777-F). Der Komponentenbereich konnte in Nordamerika zwei neue Kunden für das Produkt Total Component Support (TCS) für das Muster Bombardier Dash8-Q400 gewinnen. Mit WestJet Encore und Sky Regional Airlines wurden entsprechende Verträge geschlossen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse lagen im Zeitraum Januar bis September 2013 mit 3,1 Mrd. EUR über Vorjahresniveau (+3,6 Prozent). Während die Umsätze mit Konzerngesellschaften um 1,0 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR zurückgingen, konnte der Außenumsatz auf 2,0 Mrd. EUR (+6,4 Prozent) gesteigert werden. Die sonstigen operativen Erträge liegen mit 133 Mio. EUR leicht unter Vorjahresniveau (-2,9 Prozent). Der operative Gesamtaufwand liegt mit 2,9 Mrd. EUR um 2 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Durch erhöhten Materialverbrauch und verstärkte Nutzung von Fremdfertigung erhöhte sich der Materialaufwand auf 1,5 Mrd. EUR (+2,7 Prozent). Der Personalaufwand liegt auf dem Niveau des Vorjahres. Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik einen operativen Gewinn von 332 Mio. EUR (Vorjahr: 231 Mio. EUR). Diese positive Entwicklung ist unter anderem auf Effizienz- und Produktivitätssteigerungen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE zurückzuführen. Lufthansa Technik erreichte insgesamt ein Segmentergebnis von 348 Mio. EUR (+29,4 Prozent). Die Segmentinvestitionen lagen bei 71 Mio. EUR (-18 Mio. EUR).

Prognose Lufthansa Technik rechnet für 2013 nun mit einem operativen Ergebnis deutlich über Vorjahr bei moderatem Umsatzanstieg. Die Effizienzsteigerungen aus den Projekten im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE werden 2013 einen substanziiell kostensenkenden Effekt aufweisen. Einen wichtigen Beitrag leisten die erfolgreichen Maßnahmen zur Senkung der Herstellkosten in den Bereichen Komponenten und Triebwerke sowie die Optimierung der Wartungskonzepte für die Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo Flotten.

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 889	1 897	-0,4	680	694	-2,0
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	456	431	5,8	166	155	7,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	63	75	-16,0	44	53	-17,0
Segmentergebnis	Mio. €	74	87	-14,9	53	59	-10,2
EBITDA*	Mio. €	111	123	-9,8	67	73	-8,2
Segmentinvestitionen	Mio. €	54	42	28,6	21	18	16,7
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	31 916	30 660	4,1	31 916	30 660	4,1

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Die LSG Sky Chefs-Gruppe umfasst 153 Unternehmen und ist an mehr als 200 Flughäfen in 53 Ländern präsent. In den ersten neun Monaten 2013 konnte LSG Sky Chefs ihren Umsatz konsolidierungsbereinigt in allen Regionen steigern oder zumindest stabil halten. Zum Ende des dritten Quartals erreichte das Unternehmen ein operatives Ergebnis von 63 Mio. EUR. Im Rahmen der Restrukturierung in Deutschland wurden die Betriebe in Paderborn, Nürnberg und Münster/Osnabrück im Frühjahr geschlossen und der dortige Kundenservice an einen externen Dienstleister übergeben. Das mit der Gewerkschaft unterzeichnete Eckpunktepapier zur Absenkung der Personalkostenstrukturen auf Marktniveau ist in Umsetzung. Im Wachstumsmarkt Russland weitet LSG Sky Chefs ihre marktführende Präsenz mit zwei neuen Standorten in Moskau-Domodedowo und Tscheljabinsk auf neun Flughäfen aus. Der Wiedereintritt in den spanischen Markt gelang mit der Eröffnung eines Betriebs in Madrid. In Belgien unterzeichnete das Unternehmen eine Vereinbarung zum Erwerb der Cateringaktivitäten eines Wettbewerbers.

Produkte Die Ausweitung des Produkt- und Leistungsportfolios zeigt große Erfolge. Anfang Juli wurde in Kooperation mit dem irischen Technologieanbieter „Retail in Motion“ ein flexibles, branchenführendes Servicekonzept für Germanwings eingeführt. Die seit Frühjahr als eigenständige Marke „SPIRIANT“ geführten Aktivitäten in Beschaffung und Entwicklung von Bordservice-equipment stoßen bei internationalen Fluggesellschaften auf gute Resonanz. Zusätzlich hat sich das Unternehmen als Anbieter von Produkten und Dienstleistungen für Zugbetreiber etabliert.

Operative Entwicklung LSG Sky Chefs konnte ihre führende Marktposition durch die Verlängerung bestehender Kundenverträge sowie die Ausweitung ihres Geschäfts behaupten. Hervorzuheben sind die Fortführung der weltweiten, umfangreichen Cateringverträge mit Lufthansa Passage und United Airlines sowie die erweiterte Beauftragung durch LATAM. Im Equipment- und Logistikbereich konnten Singapore Airlines, Gulf Air und EVA Air als Neukunden gewonnen werden. Die Zusammenarbeit mit Virgin Atlantic wird fortgesetzt. LSG Sky Chefs gewann darüber hinaus Neuaufträge für die Thalys- und Eurostar-Züge in Brüssel.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz stieg in den ersten neun Monaten währungsbereinigt gegenüber Vorjahr um 1,8 Prozent. Nominal ergab sich ein Rückgang um 0,4 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR. Veränderungen im Konsolidierungskreis führten zu einer Reduktion des Umsatzes um 64 Mio. EUR. Der Außenumsatz sank auf 1,4 Mrd. EUR (-2,3 Prozent). Der Innenumsatz stieg um 5,8 Prozent auf 456 Mio. EUR.

Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 54 Mio. EUR um 7 Mio. EUR unter Vorjahr. Somit verringerten sich die operativen Gesamterlöse leicht um 0,8 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR. Die operativen Gesamtaufwendungen waren mit 1,9 Mrd. EUR um 0,2 Prozent geringer als im Vorjahr. Der Materialaufwand sank um 2,9 Prozent auf 834 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die oben genannten Veränderungen im Kreis der einbezogenen Geschäftsbetriebe. In den ersten neun Monaten beschäftigte die LSG Sky Chefs-Gruppe durchschnittlich 31.370 Mitarbeiter (+4,7 Prozent). Hierdurch sowie insbesondere aufgrund von Restrukturierungsaufwendungen in Deutschland ergab sich beim Personalaufwand insgesamt eine Erhöhung um 4,8 Prozent auf 692 Mio. EUR. Die Abschreibungen lagen mit 47 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Aufwendungen sind auf 307 Mio. EUR (-2,8 Prozent) gesunken. LSG Sky Chefs weist für die ersten neun Monate 2013 einen operativen Gewinn von 63 Mio. EUR aus (Vorjahr: 75 Mio. EUR). Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen war leicht negativ. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung hat sich um 1 Mio. EUR auf 12 Mio. EUR erhöht. Das Segmentergebnis betrug insgesamt 74 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen waren mit 54 Mio. EUR um 12 Mio. EUR höher als im Vorjahr.

Prognose LSG Sky Chefs rechnet für das Gesamtjahr 2013 unter Berücksichtigung von Konsolidierungseffekten mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau. Die SCORE-Aktivitäten zur Anpassung der Strukturen an die veränderten Marktbedingungen verlaufen entsprechend den Erwartungen. Zudem werden die weltweiten Initiativen zur Leistungssteigerung des Unternehmens konsequent fortgeführt und im Tagesgeschäft verankert. LSG Sky Chefs erwartet für 2013 weiterhin einen operativen Gewinn auf Höhe des Vorjahreswerts.

Geschäftsfeld IT Services

Kennzahlen IT Services

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	472	448	5,4	168	147	14,3
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	274	261	5,0	97	86	12,8
Operatives Ergebnis	Mio. €	17	13	30,8	12	5	140,0
Segmentergebnis	Mio. €	16	13	23,1	13	6	116,7
EBITDA*	Mio. €	45	58	-22,4	21	13	61,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	16	18	-11,1	4	8	-50,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	2 720	2 764	-1,6	2 720	2 764	-1,6

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Lufthansa Systems bietet auf dem internationalen Markt Beratungs- und IT-Dienstleistungen und betreibt einen weltweiten Verbund moderner Rechenzentren. In der Aviation-Industrie ist das Unternehmen einer der weltweit führenden IT-Provider. In den ersten neun Monaten konnte das Unternehmen seine positive Entwicklung fortsetzen. Umsatz und Ergebnis lagen über dem Vorjahresniveau.

Produkte Lufthansa Systems ist ein Full-Service-Dienstleister und unterstützt seine Kunden mit dem gesamten Spektrum an IT-Dienstleistungen von Beratung, Entwicklung und Implementierung von Branchenlösungen bis hin zu deren Betrieb in eigenen Rechenzentren. Lufthansa Systems ist zudem zertifizierter SAP-Partner. Besonderes Gewicht im Leistungsportfolio haben Cloud Computing, mobile Lösungen und andere innovative Konzepte.

Operative Entwicklung Der Kundenstamm ist im Berichtszeitraum weiter gewachsen. Für Navigationskarten aus der Produktfamilie Lido/Navigation wurden zahlreiche Neukunden gewonnen. Die portugiesische Fluggesellschaft SATA hat erfolgreich die Revenue-Accounting-Lösung Sirax eingeführt. Mit All Nippon Airways konnte bereits der zweite Neuvertrag in diesem Jahr abgeschlossen werden, dieses Mal über die Codeshare-Management-Lösung SchedConnect. Ausgeweitet werden konnte auch die Zusammenarbeit innerhalb der Lufthansa Group. Die Lufthansa Passage wird ab 2014 die Inflight-Entertainment-Lösung BoardConnect auf einem Teil der Mittelstreckenflotte einführen. Bei SWISS wurde die IT-Lösung Revenue Integrity eingeführt.

Der Geschäftsbereich Industry Solutions erhielt unter anderem von TUI Cruises den Auftrag, zwei Kreuzfahrtschiffe mit innovativer LAN- und WAN-Infrastruktur auszustatten. Darüber hinaus entschieden sich die Unternehmen Sysmex Deutschland, Secura Services und Jebson & Jessen für Lufthansa Systems als Partner für Beratung, Einführung und den Betrieb von SAP-Systemen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz konnte gegenüber Vorjahr um 5,4 Prozent auf 472 Mio. EUR gesteigert werden. Hierbei erhöhten sich sowohl die Umsatzerlöse mit Gesellschaften der Lufthansa Group auf 274 Mio. EUR (+5,0 Prozent) als auch mit Dritten auf 198 Mio. EUR (+5,9 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge stiegen auf 15 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR). Hierin enthalten sind Ausgleichszahlungen der Lufthansa Group für Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Konzernprogramms SCORE.

Die operativen Gesamterlöse summierten sich auf 487 Mio. EUR (Vorjahr: 461 Mio. EUR). Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen sowohl aufgrund der Einführung von Cloud Computing bei Lufthansa Konzerngesellschaften als auch verstärkter Aktivitäten im Produktbereich mobile Infotainment-Systeme auf 91 Mio. EUR (Vorjahr: 70 Mio. EUR). Der Personalstand verminderte sich im Berichtszeitraum auf durchschnittlich 2.725 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.779). Der Personalaufwand erhöhte sich infolge gesteigerter Aufwendungen für Abfindungen und Altersteilzeit auf 180 Mio. EUR (Vorjahr: 173 Mio. EUR). Die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betragen 26 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Aufwendungen beliefen sich auf 173 Mio. EUR. Daraus ergaben sich operative Gesamtaufwendungen in Höhe von 470 Mio. EUR. Damit erzielte die Lufthansa Systems im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR). Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeiten in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände belief sich im Berichtszeitraum auf 16 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR).

Prognose Durch den anhaltend positiven Trend beim Auftragsengang sowie die Umsetzung von Projekten im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE entwickelt sich die Lufthansa Systems auch in einem insgesamt angespannten gesamtwirtschaftlichen Umfeld weiter positiv. Wachstumsimpulse gehen dabei vor allem von Kunden außerhalb des Lufthansa Konzerns aus. Das Unternehmen erwartet für das laufende Geschäftsjahr daher unverändert ein moderates Umsatzwachstum und ein operatives Ergebnis über Vorjahr.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012	Veränderung in %	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	895	973	-8,0	266	269	-1,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	-269	-106	-153,8	-120	-36	-233,3
Segmentergebnis	Mio. €	-202	-105	-92,4	-118	-29	-306,9
EBITDA*	Mio. €	225	7	-	272	-22	-
Segmentinvestitionen	Mio. €	9	14	-35,7	4	7	-42,9
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	3 960	4 066	-2,6	3 960	4 066	-2,6

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Struktur Im Bereich Sonstige werden die Service- und Finanzgesellschaften der Lufthansa Group gebündelt. Dies umfasst unter anderem AirPlus und Lufthansa Flight Training (LFT). Die zentralen Konzernfunktionen gehören ebenfalls diesem Segment an.

Entwicklung der Gesellschaften AirPlus setzt in diesem Jahr verstärkt auf die Entwicklung mobiler und virtueller Bezahlösungen: Im dritten Quartal hat AirPlus mit „Mobile A.I.D.A.“ die erste virtuelle Firmenkreditkarte für das Smartphone auf den Markt gebracht, die Reisenden mehr Flexibilität sowohl beim Buchen als auch beim Bezahlen von Geschäftsreise-Leistungen bietet. Das operative Ergebnis konnte gegenüber dem Vorjahr um 8,7 Prozent gesteigert werden.

LFT hat mit bisher 100.000 verkauften Simulatorstunden an Airlines außerhalb des Lufthansa Konzerns einen deutlichen Beitrag zur eigenen wirtschaftlichen Stabilität geleistet. Der Aufsichtsrat der LFT hat im Juli der Beschaffung eines Full-Flight-Simulators vom Typ Boeing 777 zugestimmt, der voraussichtlich ab dem dritten Quartal 2014 für das Pilotentraining eingesetzt wird. LFT erwirtschaftete in den ersten neun Monaten ein operatives Ergebnis von 17 Mio. EUR (-19,0 Prozent).

In den Bereichen Finanzen, Einkauf und Personal werden die administrativen Konzernfunktionen mittels Ausgliederung in Shared Services Center teilweise in ein spezialisiertes Dienstleistungszentrum überführt. Die Gespräche dazu mit den Mitbestimmungsgremien dauern an. Die operativen Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 455 Mio. EUR um 7,3 Prozent unter Vorjahr. Das operative Ergebnis belief sich auf -322 Mio. EUR (Vorjahr: -157 Mio. EUR). Die operativen Aufwendungen stiegen auf 777 Mio. EUR (Vorjahr: 648 Mio. EUR). Dieser Anstieg ist maßgeblich auf die Restrukturierungsprojekte im Rahmen von SCORE zurückzuführen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war geprägt durch Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit SCORE in Höhe von 168 Mio. EUR, die in diesem Segment verbucht werden. Die operativen Gesamterlöse sanken auf 895 Mio. EUR (Vorjahr: 973 Mio. EUR), während die operativen Aufwendungen leicht auf 1,2 Mrd. EUR anstiegen (Vorjahr: 1,1 Mrd. EUR). Das operative Ergebnis betrug -269 Mio. EUR (Vorjahr: -106 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken ausgesetzt. Besonders wesentlich in ihren Auswirkungen auf Kapazität und Auslastungen sind Risiken in der Entwicklung im Markt und im Wettbewerbsumfeld. Darüber hinaus sind politische, operationelle und tarifpolitische Risiken, Rechts- und Haftungsrisiken, Beschaffungsrisiken, IT-Risiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken zu beachten.

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 Risikosituation der Lufthansa Group finden Sie im „Geschäftsbericht 2012“ ab [S. 104](#).

In den ersten neun Monaten des Jahres 2013 haben sich im Vergleich zu den im Geschäftsbericht ausführlich dargestellten Risiken und Chancen insbesondere folgende Konkretisierungen beziehungsweise neue Entwicklungen ergeben.

Die regional unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung in Europa und insbesondere die Haushaltskrise in den USA stellen erhebliche Risiken für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung dar. Weitere Risikofaktoren mit negativer Auswirkung auf das globale Wirtschaftswachstum sind unter anderem die aktuelle Krise im Nahen Osten sowie die verlangsamte wirtschaftliche Entwicklung in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Das Verkehrsaufkommen im weltweiten Passagierluftverkehr ist von diesen Risikofaktoren bislang nicht beeinträchtigt. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group konnten die Auslastung durch Kapazitätsmanagement im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Die Rohöl- und Kerosinpreise bewegen sich unter dem Niveau des Vorjahres. Unverändert sind die Treibstoffpreise volatil. Sie werden neben der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage durch geopolitische Krisen und Entspannungen beeinflusst und bergen daher Risiken und Chancen. Trotz bestehender Sicherungen verändern solche Preisbewegungen die Treibstoffrechnungen der Fluggesellschaften. Gleiches gilt für Wechselkursveränderungen, die für Fluggesellschaften ebenfalls Risiken und Chancen darstellen.

Im Zuge der konsequenten Fortsetzung der strukturellen Erneuerungen der Lufthansa Group durch das konzernweite Zukunftsprogramm SCORE ist weiterhin mit zunehmenden Belastungen im Rahmen von Verhandlungen zum Interessenausgleich bis hin zu Arbeitskämpfen zu rechnen.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Situation und aller bekannten sonstigen Sachverhalte und Umstände derzeit keine den Fortbestand des Konzerns gefährdende Entwicklung erkennbar.

Nachtragsbericht

Seit dem 1. Oktober 2013 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist.

Prognosebericht

BIP-Wachstum

in %	2013*	2014*	2015*	2016*	2017*
Welt	2,4	3,3	3,8	3,9	3,9
Europa	0,2	1,3	1,8	2,1	2,2
Deutschland	0,6	1,8	1,8	1,6	1,7
Nordamerika	1,5	2,5	3,2	3,1	3,1
Südamerika	2,7	3,4	4,0	4,1	4,1
Asien/Pazifik	4,8	5,3	5,7	5,5	5,5
China	7,8	8,0	8,2	7,8	7,3
Naher Osten	2,9	3,7	4,5	4,5	4,7
Afrika	3,5	5,1	5,3	5,7	5,6

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2013.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Unverändert weisen Fundamentaldaten auf eine sich langsam verbessernde Weltwirtschaft hin. Zu den positiven Signalen gehören die trotz der jüngsten Haushaltskrise anhaltende wirtschaftliche Erholung in den USA und das Ende der rezessiven Entwicklung in der Eurozone im zweiten Quartal 2013. Für 2013 wird mit einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,4 Prozent gerechnet. Das stärkste Wachstum kann nach wie vor in Asien beobachtet werden.

Für Europa wird im Jahr 2013 ein Wachstum von 0,2 Prozent erwartet. Die Kombination aus niedriger Inflationsrate, vergleichsweise lockerer Geldpolitik, aufgestauter Nachfrage und die zunehmende Konkurrenzfähigkeit in einigen der Krisenländer zeigen, dass hier eine allmähliche Erholung einsetzt. Unverändert ist die wirtschaftliche Entwicklung in Südeuropa am schwächsten, allerdings setzen auch in Ländern wie den Niederlanden Ausgabenkürzungen und höhere Steuern zur Einhaltung der Defizitziele der Wirtschaft zu. Für Deutschland wird für 2013 ein Wachstum von 0,6 Prozent prognostiziert.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung beinhalten die Terminkurse die Erwartung leicht sinkender Preise. Unverändert wird das Ölpreisniveau stark durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2013 ist mit volatilen Treibstoffkosten zu rechnen.

Bei den Wechselkursen beinhalten die Terminkurse aktuell noch die Erwartungen einer Dollarabschwächung gegenüber dem Euro. Auch für das Britische Pfund wird eine weitere Abschwächung gegenüber dem Euro prognostiziert, beim Japanischen Yen dagegen eine gleichbleibende Entwicklung. Allerdings ist auch im restlichen Jahr 2013 mit sehr volatilen Wechselkursen zu rechnen, solange keine weltwirtschaftliche Erholung eintritt.

Es wird erwartet, dass die Airline-Industrie ihren Wachstumspfad in 2013 fortsetzt. Das sich insgesamt aufhellende wirtschaftliche Umfeld macht sich dabei auch in einer leicht zunehmenden Nachfrage bemerkbar. Für die gesamte Branche wird für das Gesamtjahr 2013 ein Gewinn in Höhe von 11,7 Mrd. USD (Vorjahr: 7,4 Mrd. USD) prognostiziert.

Lufthansa Group Die ersten neun Monate 2013 entwickelten sich für die Lufthansa Group zufriedenstellend. Zwar liegt das berichtete operative Ergebnis unter dem Ergebnis des Vorjahres für denselben Zeitraum. Berücksichtigt man die positiven Einmaleffekte aus der Restrukturierung von Austrian Airlines und der Veräußerung von bmi konnte jedoch eine signifikante Steigerung erreicht werden. Nach wie vor erweisen sich schwankende Wechselkurse, die Entwicklung der Treibstoffkosten und volatile Märkte als größte Einflussfaktoren für die Profitabilität der Lufthansa Group. Aufgrund dieser Treiber war auch eine Abschwächung in der Ergebnisentwicklung zu beobachten. Dabei bleibt der Fokus weiter auf der Optimierung von Strukturen der Gruppe wie auch der Reduzierung der Kosten.

Die Restrukturierung im Rahmen des Zukunftsprogramms schreitet planmäßig voran. Für das Gesamtjahr werden nun Einmalkosten in Höhe von 200 Mio. EUR erwartet. Einmalaufwendungen aus Produktaufwendungen in der Lufthansa Passage werden das Ergebnis des Gesamtjahres mit nun 100 Mio. EUR belasten.

In der Passage Airline Gruppe zeichnet sich auf Basis der Vorausbuchungen auch für das restliche Jahr eine Mengenentwicklung leicht über Vorjahr ab. Die Durchschnittserlöse bleiben insbesondere aufgrund der negativen Währungseinflüsse voraussichtlich auch weiterhin unter Druck. Dabei ist die regionale Entwicklung sehr unterschiedlich und mit Risiken für die weitere Geschäftsentwicklung behaftet. Das strikte Kapazitätsmanagement wird fortgesetzt und soll auch weiterhin zu steigenden Ladefaktoren führen.

Grundsätzlich lässt sich eine nachhaltige Senkung der Stückkosten beobachten. Ergebnisbelastend wirken die von negativen Fremdwährungseinflüssen geprägte Umsatzentwicklung sowie Einmalaufwendungen aus Produktmaßnahmen. Eine Verbesserung des um Einmaleffekte bereinigten Ergebnisses ist auch im restlichen Verlauf des Jahres zu erwarten.

Für Lufthansa Cargo ist die weitere Ergebnisentwicklung abhängig von der allgemeinen Nachfrageentwicklung im vierten Quartal. Bisher hat sich hier entgegen der Erwartung keine Markterholung gezeigt. Bei den Service-Gesellschaften zeichnet sich eine stabile, im Fall der Lufthansa Technik eine positive Geschäftsentwicklung ab.

Für das Gesamtjahr 2013 geht die Lufthansa Group daher nun von einem Umsatz auf Vorjahresniveau und weiterhin von einem operativen Ergebnis über dem berichteten Ergebnis für das Geschäftsjahr 2012 (524 Mio. EUR) aus. Auf Basis der bisherigen Geschäftsentwicklung, der erneut gestiegenen Prognose für Einmalkosten aus der Umsetzung von SCORE sowie mit Blick auf die Vorausbuchungen wird ein operatives Ergebnis für das Gesamtjahr in Höhe von 600 bis 700 Mio. EUR erwartet. Darin sind Einmalaufwendungen in Höhe von 300 Mio. EUR enthalten. Das um Einmaleffekte normalisierte Ergebnis wird entsprechend zwischen 900 Mio. EUR und 1,0 Mrd. EUR erwartet.

Insbesondere aufgrund der nach wie vor stark schwankenden Wechselkurse unterliegt die Prognose aber auch weiterhin Unsicherheiten. Maßgeblich ist neben der allgemeinen Marktentwicklung insbesondere auch die weitere Entwicklung von Treibstoffkosten und Wechselkursen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – September 2013

in Mio. €	Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012*	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012*
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	18 663	18 786	6 885	6 935
Andere Betriebserlöse	4 105	4 035	1 419	1 377
Umsatzerlöse	22 768	22 821	8 304	8 312
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	85	96	18	25
Sonstige betriebliche Erträge	1 443	1 446	456	477
Materialaufwand	-13 316	-13 545	-4 755	-4 791
Personalaufwand	-5 464	-4 832	-1 858	-1 686
Abschreibungen	-1 424	-1 345	-493	-450
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3 510	-3 726	-1 089	-1 176
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	582	915	583	711
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	76	23	65	51
Übriges Beteiligungsergebnis	26	54	4	-5
Zinserträge	122	119	36	39
Zinsaufwendungen	-379	-400	-131	-132
Übrige Finanzposten	-69	-20	42	128
Finanzergebnis	-224	-224	16	81
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	691	599	792
Ertragsteuern	-100	-20	-144	-142
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	258	671	455	650
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	36	-	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	258	707	455	650
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-11	-10	-4	-3
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	247	697	451	647
„Unverwässertes“ / „Verwässertes Ergebnis“ je Aktie in €	0,54	1,52	0,98	1,42
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen in €	0,54	1,44	0,98	1,42
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in €	0,00	0,08	0,00	0,00

* Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar – September 2013

in Mio. €	Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012*	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012*
Ergebnis nach Ertragsteuern	258	707	455	650
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-43	27	-9	-38
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	41	229	77	142
Folgebewertung von Cashflow Hedges	-69	-277	-84	-211
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-13	2	-13	2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	0	-11	-1	-16
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	16	60	20	53
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	741	-1 695	192	-628
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-169	466	-16	228
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern	504	-1 199	166	-468
Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)	762	-492	166	-209
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-10	-4	-7	5
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	752	-496	159	-204

* Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Konzernbilanz

zum 30. September 2013

Aktiva

in Mio. €	30.09.2013	31.12.2012 ¹⁾	30.09.2012 ¹⁾	01.01.2012 ¹⁾
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ²⁾	1 185	1 193	1 196	1 191
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	360	375	367	384
Flugzeuge und Reservetriebwerke	12 216	11 838	11 973	11 592
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	895	899	869	840
Übriges Sachanlagevermögen	2 019	2 081	2 095	2 118
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	464	400	389	394
Übrige Beteiligungen	442	413	1 071	898
Langfristige Wertpapiere	19	19	20	134
Ausleihungen und Forderungen	378	464	405	443
Derivative Finanzinstrumente	125	268	298	343
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	19	25	25	24
Effektive Ertragsteuerforderungen	40	52	62	60
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	651	755	749	152
Langfristige Vermögenswerte	18 813	18 782	19 519	18 573
Vorräte	651	639	651	620
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	3 944	3 595	4 096	3 449
Derivative Finanzinstrumente	221	215	255	414
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	158	151	138	171
Effektive Ertragsteuerforderungen	95	101	119	128
Wertpapiere	3 820	3 530	3 450	3 111
Bankguthaben und Kassenbestände	1 569	1 436	1 448	887
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	71	110	204	686
Kurzfristige Vermögenswerte	10 529	9 777	10 361	9 466
Bilanzsumme	29 342	28 559	29 880	28 039

¹⁾ Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

²⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	30.09.2013	31.12.2012 ¹⁾	30.09.2012 ¹⁾	01.01.2012 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	1 177	1 177	1 176	1 172
Kapitalrücklage	1 382	1 382	1 376	1 366
Gewinnrücklagen	1 737	-63	132	1 483
Übrige neutrale Rücklagen	988	1 055	1 660	1 624
Konzernergebnis	247	1 228	697	-13
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	5 531	4 779	5 041	5 632
Minderheitenanteile	64	60	68	95
Eigenkapital	5 595	4 839	5 109	5 727
Pensionsrückstellungen	5 116	5 844	6 204	4 733
Sonstige Rückstellungen	692	582	561	574
Finanzschulden	4 982	5 947	5 903	5 808
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	173	198	202	128
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 168	1 163	1 186	1 156
Derivative Finanzinstrumente	198	150	107	55
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	122	94	114	92
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12 451	13 978	14 277	12 546
Sonstige Rückstellungen	861	894	839	801
Finanzschulden	1 426	963	1 002	616
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 776	4 231	4 534	4 227
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 117	2 612	2 966	2 359
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	940	933	978	939
Derivative Finanzinstrumente	37	2	17	37
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	139	107	97	71
Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	-	-	61	716
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	11 296	9 742	10 494	9 766
Bilanzsumme	29 342	28 559	29 880	28 039

¹⁾ Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. September 2013

	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 31.12.2011	1 172	1 366	766	322	193	343	1 624	3 800	-13	7 949	95	8 044
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	-2 317	-	-2 317	-	-2 317
Angepasster Stand am 31.12.2011	1 172	1 366	766	322	193	343	1 624	1 483	-13	5 632	95	5 727
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	4	10	-	-	-	-	-	-	-	14	-	14
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	-127	127	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-114	-114	-16	-130
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5	-15	-10
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	697	697	10	707
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	12	27	-	-3	36	-1 229	-	-1 193	-6	-1 199
Stand am 30.09.2012	1 176	1 376	778	349	193	340	1 660	132	697	5 041	68	5 109
Stand am 31.12.2012	1 177	1 382	169	317	236	332	1 054	3 635	990	8 238	60	8 298
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	1	-	-	1	-3 698	238	-3 459	-	-3 459
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

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – September 2013

in Mio. €	Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012 ⁴⁾	Juli – Sept. 2013	Juli – Sept. 2012 ⁴⁾
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.¹⁾	1 436	887	1 613	958
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	691	599	792
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1 424	1 350	493	448
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	8	73	5	37
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	1	-22	0	-6
Beteiligungsergebnis	-102	-77	-69	-46
Zinsergebnis	257	281	95	93
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-77	-38	-13	29
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	69	14	-42	-125
Veränderung des Working Capitals ²⁾	1 063	238	-380	-456
Operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen	3 001	2 510	688	766
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-82	-	-
Operativer Cashflow	3 001	2 428	688	766
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1 852	-1 860	-535	-488
Investitionen in Finanzanlagen	-20	-18	-2	-5
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-6	-100	-9	-31
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	8	7	3	2
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-3	-176	0	-8
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-24	-	-7	-
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-	-	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	153	368	28	93
Zinseinnahmen	253	253	68	64
Erhaltene Dividenden	47	73	18	-2
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-1 444	-1 453	-436	-375
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-138	-	-8
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds ³⁾	-1 107	-804	-222	47
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	508	442	186	125
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-2 043	-1 815	-472	-203
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-138	-	-8
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Aufnahme Finanzschulden	505	940	94	188
Rückführung Finanzschulden	-925	-482	-195	-98
Gewinnausschüttung	-10	-130	-4	-4
Zinsausgaben	-384	-385	-152	-150
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-814	-57	-257	-64
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-5	-	0
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	144	556	-41	499
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-11	5	-3	-9
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.	1 569	1 448	1 569	1 448
Wertpapiere	3 820	3 450	3 820	3 450
Flüssige Mittel gesamt	5 389	4 898	5 389	4 898
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel gesamt	423	900	20	325

¹⁾ In der Darstellung des Einzelquartals Zahlungsmittel zum 01.07.

²⁾ Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.

³⁾ Inkl. Dotierung des LH Pension Trust in Höhe von 302 Mio. EUR.

⁴⁾ Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. September 2013 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 2013 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. September 2013 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 zugrunde lagen. Nach der ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden Neufassung des IAS 19

„Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste unter Berücksichtigung latenter Steuern künftig als Umbewertungen direkt erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die bisher im Lufthansa Konzern zur Vermeidung ansonsten jährlich auftretender Schwankungen in der Bilanz angewendete 10-Prozent-Korridor-Regel ist danach nicht mehr zulässig. Insbesondere aus Veränderungen des für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden Diskontierungszinssatzes sowie – bei fondsfinanzierten Pensionsplänen – Marktwertschwankungen des Planvermögens können sich erhebliche, nicht prognostizierbare Schwankungen in der Bilanz und Verschiebungen zwischen Eigen- und Fremdkapital ergeben. Bei fondsfinanzierten Pensionsplänen wird der für die Bestimmung des Zinsaufwands und die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzusetzende Zinssatz gleichermaßen für die Ermittlung des Zinsertrags aus dem Planvermögen angesetzt. Durch die Vorgabe eines einheitlichen Zinssatzes ändert sich der Nettozinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen. Darüber hinaus enthält die Neufassung des IAS 19 Neuregelungen zum Inhalt von „kurzfristig fälligen“ und „sonstigen langfristigen Leistungen“.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2012 bis 30.09.2013

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 23, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	26.10.12		Gründung
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	26.10.12		Gründung
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	25.01.13		Gründung
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	25.01.13		Gründung
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	19.06.13		Gründung
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	19.06.13		Gründung
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	18.04.13		Gründung
Lufthansa Italia S.p.A., Mailand, Italien		26.03.13	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 2, Salzburg, Österreich		28.02.13	Fusion

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2012 bis 30.09.2013

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Technik			
AirLiance Materials LLC, Roselle, USA		13.05.13	Verkauf
Geschäftsfeld Catering			
Alpha Airport Services OOD, Sofia, Bulgarien	01.07.13		Kauf
Retail in Motion (International) Limited, Dublin, Irland	06.02.13		Kauf
LSG Sky Chefs Hannover GmbH, Neu-Isenburg		22.01.13	Fusion
Starfood Antalya Gıda Sanayi ve Ticaret A.S., Istanbul, Türkei		24.06.13	Verkauf von Anteilen
Sonstige			
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt, Deutschland	30.04.13		Gründung
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln, Deutschland		01.01.13	Aufgabe Geschäftstätigkeit

Diese Änderungen wirkten sich auch auf den Zeitpunkt der aufwandswirksamen Erfassung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und ähnlichen Programmen und damit auf den entsprechenden Bilanzansatz aus. Mit der Umstellung stiegen die Pensionsverpflichtungen und die sonstigen Rückstellungen aus Altersteilzeit und ähnlichen Programmen gegenüber dem Jahresabschluss 2012 zum 1. Januar 2013 um insgesamt 3,8 Mrd. EUR, die aktiven latenten Steuerposten stiegen um 711 Mio. EUR, die passiven latenten Steuerposten verringerten sich um 148 Mio. EUR und das Konzern-Eigenkapital verminderte sich um 3,5 Mrd. EUR. Darüber hinaus verminderten sich die sonstigen Vermögenswerte um 571 Mio. EUR. Durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste sowie den Entfall der ratierlich nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen wurde der Dienstzeitaufwand für die ersten neun Monate 2012 um 281 Mio. EUR geringer ausgewiesen. Durch die veränderte Bilanzierung von Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen wurde der Personalaufwand für den Vorjahreszeitraum um 6 Mio. EUR höher dargestellt. Demgegenüber wurde durch die Umstellung der Planertragservartung auf den zu Jahresbeginn geltenden Rechnungszins für die ersten neun Monate 2012 eine Erhöhung des Nettozinsaufwands um rund 40 Mio. EUR erfasst. Bei Anwendung des neuen IAS 19R bereits im Vorjahreszeitraum wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern somit um insgesamt 235 Mio. EUR höher ausgefallen. Das Ergebnis nach Ertragsteuern wäre um 223 Mio. EUR höher ausgewiesen worden.

Der zum 1. Januar 2013 verpflichtend prospektiv anzuwendende IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ beschreibt standardübergreifend, wie der beizulegende Zeitwert („fair value“) für die IFRS-Berichterstattung zu bestimmen ist, und erweitert die Anhangsangaben für Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert, enthält jedoch keine Vorgaben, in welchen Fällen der beizulegende Zeitwert zu verwenden ist. Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf eines Vermögenswerts vereinnahmen beziehungsweise bei Übertragung einer Verbindlichkeit zahlen würden („Exit“-Preis). Im beizulegenden Zeitwert einer Verbindlichkeit ist auch das Ausfallrisiko, das heißt das eigene Kreditrisiko, abzubilden. IFRS 13 schreibt vor, unter welchen Marktbedingungen eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert möglich beziehungsweise eingeschränkt ist und dass die Bewertung grundsätzlich marktspezifisch, nicht etwa unternehmensspezifisch zu erfolgen hat. Für nicht finanzielle Vermögenswerte soll der beizulegende Zeitwert auf der Grundlage der bestmöglichen Nutzung des Vermögenswerts („highest and best use“) aus Perspektive eines Marktteilnehmers ermittelt werden. Zu den sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 13 ergebenden Anhangsangaben wird auf den Abschnitt 5) „Finanzinstrumente und Finanzschulden“ verwiesen.

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

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	Konzern 30.09.2013	Jahresabschluss 31.12.2012	Konzern 30.09.2012
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	63	105	111
Finanzanlagevermögen	–	1	4
Sonstiges	8	4	89
Eigenkapital/ Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	–	–	61

Aufgegebene Geschäftsbereiche

Die British Midland-Gruppe stellte innerhalb des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe des Lufthansa Konzerns eine eigenständige, zahlungsmittelgenerierende Einheit dar. Sie war somit als Unternehmensbestandteil im Sinne des IFRS 5 anzusehen, dem betrieblich wie auch für Zwecke der Rechnungslegung klar abgrenzbare Cashflows zugeordnet wurden. Aufgrund des zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an die IAG wurde die British Midland Ltd. in den Konzernabschlüssen 2011 und 2012 nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufgegebener Geschäftsbereich ausgewiesen. Die gesonderte Darstellung umfasste für das Vorjahresquartal neben dem laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern in den ersten neun Monaten 2012 auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergab.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich der British Midland-Gruppe:

in Mio. €	Jan. – Sept. 2013	Jan. – Sept. 2012
Erlöse	–	237
Aufwendungen	–	–330
Laufendes Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen vor Steuern	–	–93
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	13
Laufendes Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–80
Bewertungs- / Veräußerungsergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	135
Steuern auf Bewertungs- / Veräußerungsergebnis	–	–19
Bewertungs- / Veräußerungsergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	116
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	36

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im Lagebericht auf [S. 3–23](#) 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. €	30.09.2013	31.12.2012
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	898	922
Aus Gewährleistungsverträgen	910	925
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	38	43
Rechtliche Risiken	69	73
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	55	76
	1 970	2 039

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 124 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2012 waren dies 149 Mio. EUR. Aus bereits zum Jahresende 2012 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über fünf Boeing 737-800 und zwei Avro RJ 85 ergaben sich im ersten Halbjahr 2013 Gewinne von 4 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 75 Mio. EUR. Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von sechs ATR werden bis zum Jahresende 2013 Gewinne von 3 Mio. EUR und finanzielle

Zuflüsse von 36 Mio. EUR erwartet. Ende September 2013 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 16,5 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2012 betrug das Bestellobligo 5,7 Mrd. EUR.

Seit dem 1. Oktober 2013 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist.

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 30.09.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	200	–	200
Kurzfristige Wertpapiere	–	1	–	1
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	201	–	201
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind				
	–	146	–	146
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	577	–	–	577
Fremdkapitalinstrumente	1 286	2 084	115	3 485
	1 863	2 084	115	4 062
Vermögenswerte gesamt	1 863	2 431	115	4 409

Verbindlichkeiten 30.09.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	137	–	137
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	98	–	98
Verbindlichkeiten gesamt	–	235	–	235

Zum 31. Dezember 2012 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte 31.12.2012

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	239	–	239
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	0*	0*
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	239	0*	239
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	244	–	244
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	560	–	–	560
Fremdkapitalinstrumente	951	2 175	61	3 187
Vermögenswerte gesamt	1 511	2 658	61	4 230

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 31.12.2012

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	92	–	92
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	60	–	60
Verbindlichkeiten gesamt	–	152	–	152

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. €	01.01.2013	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwertveränderung im Eigenkapital erfasst	Abgänge/Umgliederungen	30.09.2013
Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasste finanzielle Vermögenswerte	0*	–	–	0*	0*
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	61	0*	0*	54	115
Gesamt	61	0*	0*	54	115

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Finanzschulden

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

Finanzschulden

in Mio. €	30.09.2013		31.12.2012	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 810	1 941	2 312	2 563
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 338	1 351	1 507	1 555
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 260	3 445	3 091	3 372
	6 408	6 737	6 910	7 490

6) Ergebnis je Aktie

		30.09.2013	30.09.2012*
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	0,54	1,52
Konzernergebnis	Mio. €	247	697
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		457.937.559	457.952.879
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	0,54	1,52
Konzernergebnis	Mio. €	247	697
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	–	–
– Laufende und latente Steuern	Mio. €	–	–
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	247	697
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		457.937.559	457.957.863

* Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

7) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 23. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der

Deutschen Lufthansa AG am 28. August 2012 und am 6. November 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 19. September 2012 beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 24. April 2009 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 606.559 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 1.552.791,04 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 8. November 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Zur Ausgabe weiterer neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand am 19. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 19. September 2012 beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 1.402.869 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 3.591.344,64 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 24. September 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 30. September 2013 noch 19.855.864,32 EUR. Gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2013 wurde der im Jahresabschluss 2012 ausgewiesene Bilanzgewinn von 296 Mio. EUR in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

8) Segmentberichterstattung

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–September 2013

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	17 388	1 783	1 966	1 433	198	22 768	–	–	22 768
davon Verkehrserlöse	16 582	1 749	–	–	–	18 331	–	332	18 663
Konzerninnenumsätze	504	18	1 143	456	274	2 395	–	–2 395	–
Umsatzerlöse	17 892	1 801	3 109	1 889	472	25 163	–	–2 395	22 768
Operative sonstige Erträge	821	71	133	54	15	1 094	895	–586	1 403
Operative Gesamterlöse	18 713	1 872	3 242	1 943	487	26 257	895	–2 981	24 171
Operative betriebliche Aufwendungen	18 216	1 829	2 910	1 880	470	25 305	1 164	–2 959	23 510
davon Materialaufwand	11 685	1 349	1 502	834	91	15 461	79	–2 224	13 316
davon Personalaufwand	3 160	288	884	692	180	5 204	267	–5	5 466
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 071	19	73	47	26	1 236	31	1	1 268
davon operative sonstige Aufwendungen	2 300	173	451	307	173	3 404	787	–731	3 460
Operatives Ergebnis¹⁾	497	43	332	63	17	952	–269	–22	661
Übrige Segmenterträge	62	6	16	0*	0*	84	70	–29	125
Übrige Segmentaufwendungen	166	–	13	1	1	181	3	20	204
davon außerplanmäßige Abschreibungen	159	–	–	–	–	159	–	–	159
Ergebnis Equity-Bewertung	40	11	13	12	–	76	–	–	76
Segmentergebnis²⁾	433	60	348	74	16	931	–202	–71	658
Übriges Finanzergebnis									–300
Ergebnis vor Ertragsteuern									358
Segmentvermögen ³⁾	15 383	1 018	3 184	1 338	248	21 171	1 704	6 467	29 342
davon aus Equity-Bewertung	88	55	200	116	0	459	6	–1	464
Segmentsschulden ⁴⁾	12 500	516	1 504	775	197	15 492	1 821	6 434	23 747
Segmentinvestitionen ⁵⁾	1 544	176	71	54	16	1 861	9	26	1 896
davon aus Equity-Bewertung	–	–	8	11	–	19	–	–	19
Mitarbeiter zum Stichtag	54 556	4 571	19 815	31 916	2 720	113 578	3 960	–	117 538

* 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.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–September 2012⁶⁾

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	17 336	1 985	1 847	1 466	187	22 821	–	–	22 821
davon Verkehrserlöse	16 528	1 923	–	–	–	18 451	–	335	18 786
Konzerninnenumsätze	515	20	1 155	431	261	2 382	–	–2 382	–
Umsatzerlöse	17 851	2 005	3 002	1 897	448	25 203	–	–2 382	22 821
Operative sonstige Erträge	701	50	137	61	13	962	973	–530	1 405
Operative Gesamterlöse	18 552	2 055	3 139	1 958	461	26 165	973	–2 912	24 226
Operative betriebliche Aufwendungen	17 937	1 988	2 908	1 883	448	25 164	1 079	–2 924	23 319
davon Materialaufwand	11 874	1 457	1 462	859	70	15 722	74	–2 251	13 545
davon Personalaufwand	2 629	274	877	660	173	4 613	224	–5	4 832
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 054	42	75	48	27	1 246	32	2	1 280
davon operative sonstige Aufwendungen	2 380	215	494	316	178	3 583	749	–670	3 662
Operatives Ergebnis¹⁾	615	67	231	75	13	1 001	–106	12	907
Übrige Segmenterträge	76	4	25	1	0*	106	26	5	137
Übrige Segmentaufwendungen	88	0*	1	0*	0*	89	26	14	129
davon außerplanmäßige Abschreibungen	83	–	–	–	0*	83	–	–	83
Ergebnis Equity-Bewertung	–12	9	14	11	–	22	1	–	23
Segmentergebnis²⁾	591	80	269	87	13	1 040	–105	3	938
Übriges Finanzergebnis									–247
Ergebnis vor Ertragsteuern									691
Segmentvermögen ³⁾	15 652	918	3 046	1 377	271	21 264	1 593	7 023	29 880
davon aus Equity-Bewertung	48	55	191	89	0	383	6	0	389
Segmentschulden ⁴⁾	12 939	631	1 630	783	189	16 172	1 764	6 835	24 771
Segmentinvestitionen ⁵⁾	1 552	134	89	42	18	1 835	14	29	1 878
davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 578	4 623	20 397	30 660	2 764	114 022	4 066	–	118 088

* 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⁾ Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Angaben nach Regionen Januar–September 2013

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	11 973	5 261	2 821	2 383	664	2 344	544	317	18 663
Andere Betriebserlöse	1 794	630	1 049	795	130	769	215	148	4 105
Umsatzerlöse	13 767	5 891	3 870	3 178	794	3 113	759	465	22 768

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar–September 2012

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	11 983	5 201	2 682	2 279	549	2 667	569	336	18 786
Andere Betriebserlöse	1 842	640	903	773	126	814	199	151	4 035
Umsatzerlöse	13 825	5 841	3 585	3 052	675	3 481	768	487	22 821

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

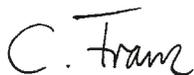
9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2012 unter „Erläuterung 49“ ab [S. 191](#) dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen und nehmen andererseits auch Leistungen von diesen in Anspruch. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden unverändert zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen zum Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben. Auch die unter „Erläuterung 50“ ab [S. 193](#) des Konzernanhangs 2012 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Der Vorstand, 30. Oktober 2013



Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands



Simone Menne
Mitglied des Vorstands



Carsten Spohr
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

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696–28008
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 2014

- 13. März** Bilanz-Pressekonferenz und
Analystenkonferenz
zum Jahresergebnis 2013
- 29. April** Hauptversammlung in Hamburg
- 6. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht
zum 1. Quartal 2014
- 31. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht
zum 1. Halbjahr 2014
- 30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht
Januar – September 2014

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 3. Zwischenbericht 2013 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 informativischen 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.

