



Die Lufthansa Group

Kennzahlen Lufthansa Group		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni ¹⁾ 2014	Veränderung in %	April – Juni 2015	April – Juni ¹⁾ 2014	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	15 365	14 166	8,5	8 392	7 704	8,9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	12 123	11 466	5,7	6 704	6 305	6,3
EBIT ¹⁾	Mio. €	463	216	114,4	607	433	40,2
Adjusted EBIT	Mio. €	468	178	162,9	635	418	51,9
EBITDA ¹⁾	Mio. €	1 316	912	44,3	1 084	789	37,4
Konzernergebnis	Mio. €	954	-79		529	173	205,8
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	33 088	29 959	10,4	-	-	-
Eigenkapitalquote	%	17,5	16,6	0,9 P.	-	-	-
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2 363	1 614	46,4	-	-	-
Operativer Cashflow	Mio. €	2 527	1 744	44,9	1 133	889	27,4
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 498	1 548	-3,2	683	689	-0,9
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen							
EBIT-Marge	%	3,0	1,5	1,5 P.	7,2	5,6	1,6 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	3,0	1,3	1,7 P.	7,6	5,4	2,2 P.
EBITDA-Marge	%	8,6	6,4	2,2 P.	12,9	10,2	2,7 P.
Lufthansa Aktie							
Quartalsabschlusskurs	€	11,57	15,68	-26,2	-	-	-
Ergebnis pro Aktie	€	2,06	-0,17		1,14	0,38	204,7
Leistungsdaten²⁾							
Fluggäste	Tsd.	50 919	49 887	2,1	29 360	28 146	4,3
Sitzladefaktor	%	78,3	78,1	0,3 P.	80,3	80,2	0,1 P.
Fracht und Post	Tsd. t	924	932	-0,9	470	468	0,5
Fracht-Nutzladefaktor	%	67,6	70,2	-2,6 P.	65,7	68,7	-3,0 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	20 573	19 957	3,1	11 186	10 662	4,9
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	15 109	14 806	2,0	8 301	8 024	3,5
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,4	74,2	-0,7 P.	74,2	75,3	-1,0 P.
Flüge	Anzahl	490 853	491 389	-0,1	264 798	259 805	1,9
Mitarbeiter							
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	119 357	119 092	0,2	119 357	119 092	0,2

¹⁾ Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 30. Juli 2015.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	37	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	39	Impressum/Kontakt
25	Zwischenabschluss		Finanzkalender 2015/2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

die tragischen Ereignisse vom 24. März 2015 sind für uns nach wie vor prägend. Der Absturz von Germanwings-Flug 4U 9525 hat uns verändert und wird für immer Spuren in unserem Unternehmen hinterlassen. Die Bewältigung der Folgen dieses unfassbaren Unglücks ist Teil unserer Verantwortung als Unternehmensgruppe. Im Mittelpunkt stehen für uns die von der Tragödie betroffenen Menschen. Die Schmerzen des Verlusts ihrer geliebten Angehörigen können wir den Hinterbliebenen der Opfer nicht abnehmen, aber wir tun unser Möglichstes, um ihr Leid zu lindern. Die Lufthansa Group steht den Familien und Freunden der Opfer in dieser für sie schweren Zeit nach Kräften mit wirksamer Unterstützung und vielfältiger Hilfe bei. Wir haben selbst eine Welle der Solidarität und Hilfsbereitschaft erlebt, die uns durch diese schwierigen Wochen getragen hat. Helfer, aber auch Kolleginnen und Kollegen sind oft bis an die Grenze ihrer psychischen und physischen Belastbarkeit gegangen und nicht selten auch darüber hinaus. Für diese einzigartige Hilfsbereitschaft und den unermüdlichen Einsatz werden wir immer dankbar sein. Ebenso für die Anteilnahme und Unterstützung, die wir erfahren haben.

Auch wenn das Geschehene sehr präsent ist und bleibt – als Unternehmen müssen wir den Blick nach vorne richten.

Wir arbeiten fokussiert an der Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group, die auf drei starken Säulen steht: den Premium-Hub-Airlines, unserer Zweitmarke Eurowings im Punkt-zu-Punkt-Verkehr und den Aviation Services. Zur weiteren Entwicklung der Lufthansa Group haben wir 2014 das strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ initiiert.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung unserer Produkte und Services ist ein wichtiger Schritt für unsere Hub-Airlines. So wurde im Zuge der Umrüstung der Lufthansa Langstreckenflotte die Ausstattung mit der neuen First Class im Juni vollendet, der Einbau der neuen Business Class wird in diesen Tagen abgeschlossen. Bis zum Herbst dieses Jahres erhalten alle Lufthansa Langstreckenflugzeuge auch die neue Premium Economy Class. Wir sind damit auf dem besten Weg, Lufthansa Passage zur ersten Five-Star-Airline der westlichen Hemisphäre zu qualifizieren.

Die Weiterentwicklung der Punkt-zu-Punkt-Verkehre mit der Zweitmarke Eurowings ist auf gutem Wege. Unsere strategische

Entscheidung, alle direkten Verkehre außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München in der Germanwings zu bündeln, war ein voller Erfolg. Nachdem wir in diesem Bereich im Geschäftsjahr 2012 noch einen Verlust von rund 200 Mio. EUR verbuchen mussten, werden wir in diesem Jahr die Gewinnschwelle erreichen. Eurowings wird als Zweitmarke der Lufthansa Group auf Kurz- und Langstrecke mit attraktiven Angeboten im Heimatmarkt Europa verankert. Die Service-Gesellschaften entwickeln sich ebenfalls positiv. Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs bauen ihre jeweilige weltweite Marktführerschaft profitabel aus und stellen auch im ersten Halbjahr 2015 erneut ihre Rolle als stabile Ertragssäulen unter Beweis.

Trotz eines sehr volatilen Marktumfelds und der umfangreichen Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit zu Jahresbeginn ist es uns gelungen, eine solide Ergebnisverbesserung zu erreichen. Das Adjusted EBIT haben wir im ersten Halbjahr um 290 Mio. EUR auf 468 Mio. EUR gesteigert. Profitiert haben wir dabei unter anderem von deutlich geringeren Treibstoffkosten.

Auch im weiteren Jahresverlauf erwarten wir deutliche Einsparungen aufgrund niedriger Treibstoffkosten. Der Weg zu weiteren Ergebnisverbesserungen wird im weiteren Lauf des Geschäftsjahres allerdings anspruchsvoller. Wir bestätigen unsere Ergebnisprognose eines Adjusted EBIT in Höhe von mehr als 1,5 Mrd. EUR vor Streikkosten. Anders als noch zum Ende des ersten Quartals sehen wir nun allerdings wieder ein Umfeld, das für uns mehr Chancen als Risiken bietet.

Die Eigenkapitalquote ist zum Ende des ersten Halbjahres auf nun 17,5 Prozent gestiegen. Im Wesentlichen durch gestiegene Zinsen haben sich unsere Pensionsverbindlichkeiten reduziert. Diese Entwicklung darf jedoch nicht den Blick darauf verstellen, dass unser Modell der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorge in seiner heutigen Form nicht mehr tragfähig ist. Neben Ölpreis- und Wechselkursschwankungen bleiben die Kosten am Standort Deutschland und die Bürde überdurchschnittlicher Belastungen durch hohe Entgelte für Flughäfen, Flugsicherung und weitere Monopolanbieter innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group unsere größte Herausforderung.

So können und wollen wir auch unsere Organisation nicht in ihrer heutigen Struktur belassen. Eine umfangreiche Reorganisation wollen wir zu Beginn des neuen Geschäftsjahres 2016 implementieren. Erste Informationen dazu werden im Folgequartal veröffentlicht.

Schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen.



Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender



Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und Aviation Services



Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage



Dr. Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Personal und Recht



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

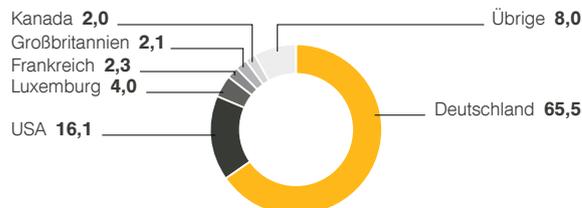
Lufthansa Aktie

Zum Ende des ersten Halbjahres 2015 notierte die Lufthansa Aktie bei 11,57 EUR. Damit hat die Aktie im zweiten Quartal mit einem Kursverlust von 11,0 Prozent in etwa ebenso viel an Wert verloren wie der Vergleichsindex DAX mit einem Minus von 10,4 Prozent. Im ersten Halbjahr hat die Lufthansa Aktie damit insgesamt 16,4 Prozent an Wert verloren, während der DAX um 11,6 Prozent zulegte.

Aktuell empfehlen acht Analysten die Lufthansa Aktie zum Kauf, elf Analysten empfehlen die Aktie zu halten und acht zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag zum Ende des ersten Halbjahres bei 13,68 EUR.

Die Lufthansa Aktie befand sich zum Ende des ersten Halbjahres zu 100 Prozent in Streubesitz. 65,5 Prozent der Aktien wurden dabei von deutschen Investoren gehalten. Größter Einzelaktionär mit einem meldepflichtigen Anteil von über 3 Prozent des Grundkapitals war, unverändert zum letzten Quartal, Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent.

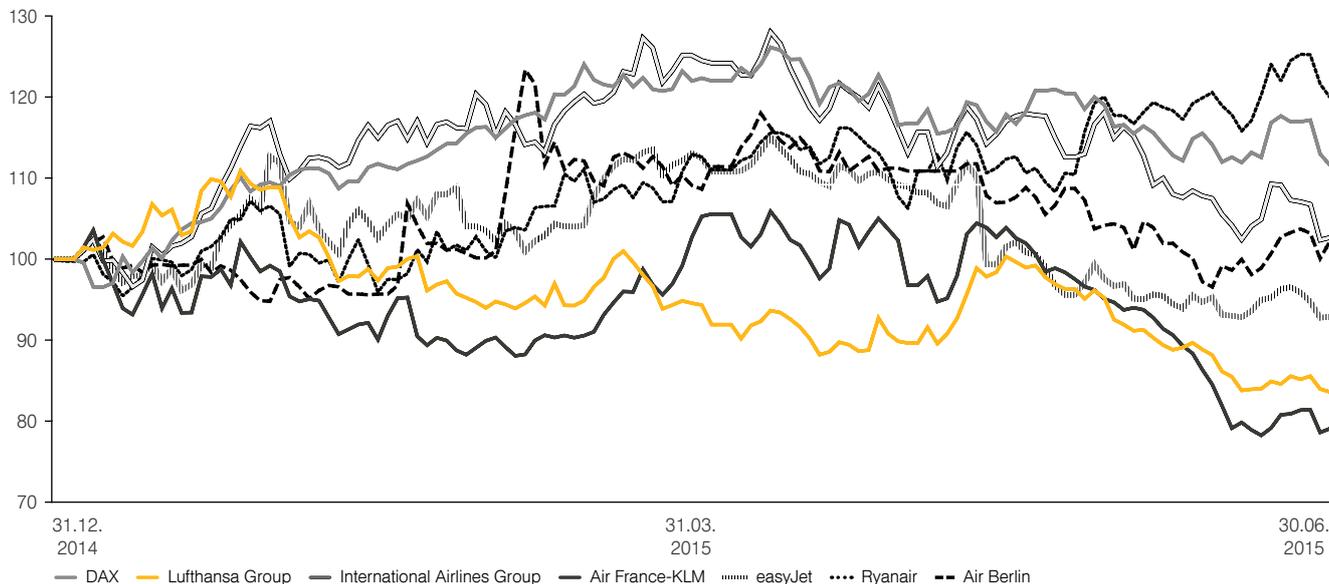
Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 30.06.2015 in %



Streubesitz: 100%

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

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



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

BIP-Wachstum 2015 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2015.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftliche Lage Die Weltwirtschaft ist im zweiten Quartal um 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Das Wachstum im Vorjahreszeitraum betrug 3,4 Prozent. Die einzelnen Weltregionen entwickelten sich sehr unterschiedlich. Entwicklungsländer wiesen mit 3,1 Prozent die höchsten Wachstumsraten auf. Die entwickelten Volkswirtschaften wuchsen mit 1,8 Prozent. Trotz der sich zuspitzenden griechischen Schuldenkrise hat sich die wirtschaftliche Entwicklung in den Ländern der Europäischen Union insgesamt stabilisiert. Die Wirtschaft der Europäischen Union wuchs im zweiten Quartal 2015 um 1,8 Prozent (Vorjahr: 1,8 Prozent).

Die am stärksten wachsende Weltregion war Asien/Pazifik mit einer Wachstumsrate von 4,6 Prozent (Vorjahr: 4,9 Prozent). In Nordamerika wuchs die Wirtschaft um 2,2 Prozent (Vorjahr: 2,6 Prozent) und in Lateinamerika um 0,5 Prozent (Vorjahr: 0,9 Prozent).

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 57,33 USD/bbl auf 63,59 USD/bbl zum 30. Juni 2015 angestiegen. Der Durchschnittspreis betrug im ersten Halbjahr 59,25 USD/bbl und lag um 45,6 Prozent unter dem Wert des Vorjahresvergleichszeitraums. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, auf einem rund 0,2 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der durchschnittliche Kerosinpreis um 40,2 Prozent gegenüber Vorjahr. Das Preissicherungsergebnis der Lufthansa Group belastete das Ergebnis aufgrund des deutlich gesunkenen Ölpreises mit 408 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten der Lufthansa Group betragen für das erste Halbjahr insgesamt 2,9 Mrd. EUR (-9,5 Prozent).

Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gegenüber allen für die Lufthansa Group relevanten Währungen ab. Auf der Kostenseite wirkte sich vor allem der um 18,6 Prozent aufgewertete

US-Dollar negativ aus. Demgegenüber hatte die allgemeine Euro-Schwäche auf der Erlösseite eine positive Auswirkung zur Folge. Im Durchschnitt wertete der Euro gegenüber dem Chinesischen Renminbi um 17,9 Prozent, gegenüber dem Schweizer Franken um 13,5 Prozent, gegenüber dem Britischen Pfund um 10,8 Prozent und gegenüber dem Japanischen Yen um 4,5 Prozent ab. Währungseffekte belasteten das EBIT im ersten Halbjahr insgesamt mit 158 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06.2015
ICE Brent	in USD/bbl	46,59	67,77	59,25	63,59
Kerosin	in USD/t	506,00	641,25	580,97	596,25
USD	1 EUR/USD	1,0496	1,2099	1,1156	1,1153
JPY	1 EUR/JPY	126,4900	144,9100	134,1622	136,1900
CHF	1 EUR/CHF	0,9859	1,2031	1,0563	1,0430
CNY	1 EUR/CNY	6,5583	7,5038	6,9398	6,9252
GBP	1 EUR/GBP	0,7062	0,7858	0,7323	0,7093

Der für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen relevante Rechnungszins stieg seit Jahresbeginn von 2,6 Prozent auf 2,9 Prozent zum 30. Juni 2015. Im Wesentlichen bedingt durch diesen stichtagsbezogenen Bewertungseffekt fielen die Pensionsrückstellungen gegenüber dem Jahresabschluss 2014 um 9,0 Prozent auf 6,6 Mrd. EUR.

Branchenentwicklung Das weltweite Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. Nach Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) stiegen die weltweit verkauften Passagierkilometer in den ersten fünf Monaten des Jahres um 6,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an. Nach wie vor weisen Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten das stärkste Wachstum aus. Sie konnten in den ersten fünf Monaten des Jahres 11,5 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen. Airlines aus Asien wuchsen um 9,3 Prozent, Airlines aus Lateinamerika um 6,0 Prozent. Europäische Fluggesellschaften erzielten ein Wachstum von 4,9 Prozent, die nordamerikanischen legten um 3,1 Prozent zu.

Das Premium-Segment entwickelte sich positiv mit einem weltweiten Wachstum von 3,7 Prozent.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich verhaltener als das Passagiergeschäft. In den ersten fünf Monaten des Jahres sind die weltweit verkauften Tonnenkilometer um 4,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Ähnlich wie beim Passagierverkehr zeigt sich ein regional stark differenziertes Bild. Mit 13,7 Prozent verzeichneten auch hier Airlines aus dem Mittleren Osten das größte Wachstum. Anbieter aus Asien legten um 6,4 Prozent zu, nordamerikanische Airlines um 0,6 Prozent. Europäische Anbieter lagen um 0,6 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Den stärksten Rückgang im Frachtgeschäft verzeichneten Airlines aus Lateinamerika mit 8,0 Prozent.

Die positive Entwicklung des Vorjahres im Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen an Flugzeugen setzt sich fort. Im Jahr 2014 wuchs der Markt um 2,4 Prozent. Regional war das Wachstum in Asien besonders stark ausgeprägt. Das geringe Flottenwachstum in Amerika ließ die Nachfrage in dieser Großregion mit rund 0,2 Prozent unterdurchschnittlich ausfallen. Das Wachstum in den Regionen Europa, Afrika und Mittlerer Osten lag bei 3,1 Prozent und wurde im Wesentlichen durch den Wachstumsmarkt Mittlerer Osten bestimmt.

Mit dem weltweiten Passagierwachstum stieg auch die Nachfrage nach Bordservicekonzepten, wie sie von LSG Sky Chefs angeboten werden, insgesamt, jedoch in unterschiedlicher regionaler Ausprägung. Zudem erwarten Airline-Kunden in Abhängigkeit von ihrem jeweiligen Geschäftsmodell zunehmend differenzierte Konzepte. Diese reichen von erlössteigernden Bordverkaufsprogrammen über flexible Hybridlösungen bis hin zu imageprägenden Premium-Angeboten.

Auf dem politischen Feld wurden wichtige Initiativen gestartet. Die CEOs der fünf größten europäischen Luftfahrtunternehmen (Air France-KLM, easyJet, International Airlines Group, Lufthansa Group und Ryanair) wollen mit der EU-Kommission eine gemeinsame Strategie für den europäischen Luftverkehr entwickeln. Im Rahmen eines Treffens am 17. Juni 2015 in Brüssel wurden dazu diverse Maßnahmen formuliert. So soll für politische Rahmenbedingungen gesorgt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluggesellschaften steigern, neue Arbeitsplätze schaffen, für Wachstum sorgen und die europäische Wirtschaft stärken. Auch sinnvolle Regelungen im Verbraucherschutz sind Gegenstand der Initiative. Konkret fordern die Airlines unter anderem die Entlastung der europäischen Fluggesellschaften von wettbewerbsverzerrenden Steuern, die Senkung von Flughafengebühren in der EU und einen stärkeren Wettbewerb bei den Bodenverkehrsdiensten an den Flughäfen. Darüber hinaus sollen die Sicherheitsprozesse am Boden verbessert werden, um so die Kosten für Airlines und Flugreisende zu verringern. Durch die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums sollen die Effizienz gesteigert und zugleich die Kosten für Flugsicherungsdienstleistungen gesenkt werden.

International Airlines Group (IAG) hat im Juni 2015 ein offizielles Kaufangebot für die irische Fluggesellschaft Aer Lingus vorgelegt. Die Übernahme wurde im Juli 2015 durch die EU-Kommission unter Auflagen gebilligt. Zuvor hatten bereits der irische Staat und Ryanair zugestimmt, ihre Anteile an Aer Lingus zu verkaufen.

easyJet hat angekündigt, ihre Basis in Rom aufzugeben und die dort stationierten acht Airbus A320 nach Neapel, Mailand sowie an eine neue Basis in Venedig zu verlegen. Der Wettbewerb am Standort Rom hatte sich zuletzt durch die Expansion von Vueling und den Markteintritt von Ryanair intensiviert.

Ryanair beabsichtigt, ihren Marktanteil in Deutschland weiter zu steigern und in den nächsten Jahren hinter den Airlines der Lufthansa Passage, zu denen Germanwings gehört, die Nummer zwei in Deutschland zu werden. Ab Herbst 2015 wird Ryanair

zunächst die innerdeutsche Verbindung zwischen Berlin und Köln/Bonn bedienen und damit in unmittelbaren Wettbewerb zu Germanwings auf dieser Strecke eintreten.

Alitalia möchte ihre seit fünf Jahren bestehende bilaterale Partnerschaft mit dem SkyTeam-Partner Air France-KLM beenden. Ein entsprechendes Abkommen soll im Jahr 2017 nicht mehr verlängert werden. Ein Ausstieg aus der SkyTeam-Allianz ist derzeit aber nicht absehbar. Alitalia wird nach der Übernahme von 49 Prozent ihrer Anteile durch Etihad im vergangenen Jahr aktuell unter anderem durch ein verändertes Erscheinungsbild und eine andere Produktstrategie neu ausgerichtet.

United Airlines teilte mit, für 100 Mio. USD eine 5-prozentige Beteiligung an der brasilianischen Fluggesellschaft Azul erwerben zu wollen. Dies sei Teil einer neuen strategischen Partnerschaft zwischen den beiden Airlines.

Geschäftsverlauf

Die operativen Geschäftsfelder der Lufthansa Group entwickelten sich im Berichtszeitraum einzeln und in Summe positiv. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Umsatz vor allem währungsbedingt deutlich an. Das Adjusted EBIT konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden. Die Verbesserung beruht im Wesentlichen auf der positiven Entwicklung der Passage Airline Gruppe, die von niedrigeren Treibstoffkosten und einer, vornehmlich durch Währungseffekte erzielten, positiven Entwicklung der Verkehrserlöse profitierte. Lufthansa Cargo litt zum Ende des ersten Halbjahres unter einer deutlichen Marktschwäche und konnte die positive Ergebnisentwicklung nur eingeschränkt aufrechterhalten. Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs hingegen erzielten eine solide Ergebnissteigerung im ersten Halbjahr.

Wesentliche Ereignisse Nach dem tragischen Unglück des Germanwings-Flugs 4U 9525 übernimmt die Lufthansa Group langfristig Verantwortung für die Folgen. Das Unternehmen beabsichtigt, Treuhandkonten sowie einen Hilfsfonds für die Angehörigen der Opfer einzurichten. Neben der finanziellen Unterstützung werden in den kommenden Monaten Gedenkstätten an den vier von dem Unglück betroffenen Orten errichtet.

Infolge der wiederholten Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit zu Beginn des Berichtszeitraums hat die Lufthansa Group am 29. April 2015 eine Gesamtschlichtung aller offenen Tarifverträge angeboten und ist damit auf eine Forderung der Gewerkschaft eingegangen. Diese wurde durch die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit zunächst akzeptiert. Am 6. Juli 2015 hat die Gewerkschaft die Sondierung jedoch für gescheitert erklärt. Die Lufthansa Group hat im Sinne einer dringend notwendigen Lösung an die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit appelliert, die Gespräche wieder aufzunehmen. Die durch die Gewerkschaft durchgeführten Arbeitsniederlegungen führten einschließlich Buchungsausfällen nach Berechnungen der Gesellschaft im Berichtszeitraum zu Ergebnisbelastungen von insgesamt 100 Mio. EUR.

Die Schlichtung zwischen dem Arbeitgeberverband Luftverkehr e. V. (AGVL) als Verhandlungsführer für die Lufthansa Passage und der Gewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V. (UFO) ist ergebnislos verlaufen. Die Lufthansa Group hat der UFO am 30. Juni 2015 ein neues Angebot vorgelegt. Das Angebot sieht unter anderem vor, dass eine Übergangsvorsorge bei freiwilligen, frühzeitigen Pensionierungen für einen Zeitraum von zunächst zehn Jahren auch für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kabinenpersonals gewährt wird. Hinsichtlich der betrieblichen Altersvorsorge besteht Konsens, das System von einem sogenannten Defined Benefit auf ein Defined Contribution System umzustellen. Somit soll eine nachhaltige Finanzierbarkeit der Versorgungssysteme erreicht werden.

Im Rahmen einer neuen kommerziellen Strategie nehmen die Fluggesellschaften der Lufthansa Group eine Neukonfektionierung ihres Angebots vor. Künftig soll es den Kunden möglich sein, sich für individualisierte Angebote zu entscheiden und diese jeweils nach aktuellem Bedürfnis modular und flexibel mit zusätzlichen Produkten zu kombinieren. Im Rahmen ihrer neuen kommerziellen Strategie werden die Airlines der Lufthansa Group ab dem 1. September 2015 für Tickets, die über ein globales Reservierungssystem (GDS) ausgestellt werden, ein Entgelt in Höhe von 16,00 EUR berechnen. Dies ist die sogenannte Distribution Cost Charge (DCC), welche die anfallenden Zusatzkosten des GDS-Vertriebs weitergibt. Dies geschieht aufgrund der deutlichen Kostendifferenz zu alternativen Buchungswegen. Nähere Informationen hierzu sind im Kapitel Passage Airline Gruppe **ab S. 12** verfügbar.

Mitarbeiter und Management Herr Jacques Aigrain hat sein Mandat im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2015 niedergelegt. Die Hauptversammlung ist dem Wahlvorschlag des Aufsichtsrats gefolgt und hat Herrn Stephan Sturm, Finanzvorstand der Fresenius Management SE, als neues Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Mit Ablauf des 30. April 2015 hat darüber hinaus Herr Uwe Hien, Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde Herr Nicoley Baubles, Vorstandsvorsitzender der Gewerkschaft UFO, vom Amtsgericht Köln mit Wirkung zum 1. Mai 2015 in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Kay Kratky ist in einer außerordentlichen Aufsichtsratsitzung der Austrian Airlines am 12. Mai 2015 als neuer Chief Executive Officer (CEO) und Vorstandsvorsitzender von Austrian Airlines ernannt worden. Er wird damit am 1. August 2015 Herrn Jaan Albrecht nachfolgen, der zum 1. Juni 2015 als CEO zu SunExpress wechselte. Herr Kay Kratky ist derzeit Mitglied des Vorstands der Lufthansa Passage.

In seiner Sitzung vom 7. Juli 2015 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG entschieden, Herrn Klaus Froese mit Wirkung zum 1. September 2015 als Nachfolger von Herrn Kay Kratky zu ernennen.

Mit Wirkung zum 1. November 2015 wechselt auch Herr Thomas Winkelmann, seit 2006 Sprecher der Geschäftsführung der Germanwings GmbH, zur Lufthansa Passage. Neben der Leitung des Hubs München wird Herr Thomas Winkelmann künftig Finanzen und Controlling der Lufthansa Passage verantworten. Herr Thomas Klühr, der diese Aufgabe bislang innehat, wird voraussichtlich eine neue Vorstandsposition innerhalb der Lufthansa Group übernehmen. Weitere Einzelheiten dazu sollen voraussichtlich im dritten Quartal 2015 bekannt gegeben werden.

Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis

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

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

Im Zuge der Aufspaltung der zuvor in eine GmbH & Co. KG umgewandelten Lufthansa Systems AG auf die Bereiche Airline Solutions, Industry Solutions und IT-Infrastruktur und des vereinbarten Verkaufs der IT-Infrastruktur an die IBM Gruppe wurde IT Services als eigenständiges strategisches Geschäftsfeld der Lufthansa Group zu Anfang des Jahres 2015 aufgegeben. Für weitere Informationen wird auf die veränderte Segmentberichterstattung im Anhang **ab S. 35** verwiesen.

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

Mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen ergeben sich auch Auswirkungen auf die Struktur und Erläuterung der Ertragslage. Die grundsätzliche Kommentierung der Ertrags- und Aufwandsentwicklung in der Berichtsperiode erfolgt nunmehr auf der Grundlage des EBIT mit einer sich daran anschließenden Erläuterung der Überleitungen auf das Adjusted EBIT.

Im Zuge dieser Umstellung wurden zum Zwecke einer besseren Nachvollziehbarkeit der wesentlichen Ergebnisgrößen die nachfolgend dargestellten Änderungen im Ausweis innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Das Ergebnis aus Beteiligungen wird seit Anfang des Jahres als Bestandteil des EBIT ausgewiesen. Die früher im betrieblichen Ergebnis erfassten Ergebniseffekte aus der Bewertung und Realisierung von Finanzschulden werden seitdem in den übrigen Finanzposten erfasst und damit gemeinsam mit den darauf abgeschlossenen Zinsbeziehungsweise Währungssicherungen in einer Ergebniszeile ausgewiesen. Die früher unter den übrigen Finanzposten erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen werden mit dem Geschäftsjahr 2015 wie die außerplanmäßigen Abschreibungen auf sonstige Vermögenswerte im betrieblichen Ergebnis dargestellt. Darüber hinaus werden die bisher unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Ergebnisse aus dem Verkauf kurzfristiger Finanzinvestitionen ab 2015 innerhalb des Zinsergebnisses ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	50 919	49 887	2,1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	132 572	128 345	3,3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	103 850	100 215	3,6
Sitzladefaktor	%	78,3	78,1	0,3 P.
Fracht/Post	Tsd. t	924	932	-0,9
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 298	7 067	3,3
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4 930	4 960	-0,5
Fracht-Nutzladefaktor	%	67,6	70,2	-2,6 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	20 573	19 957	3,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	15 109	14 806	2,0
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,4	74,2	-0,7 P.
Flüge	Anzahl	490 853	491 389	-0,1

* Vorjahreszahlen angepasst.

Umsatz und Erträge Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group erhöhten im ersten Halbjahr 2015 die Verkehrsleistung im Passagiergeschäft gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Angebot und Absatz im Passagiergeschäft konnten um 3,3 Prozent beziehungsweise 3,6 Prozent gesteigert werden. Es wurden mit 50,9 Mio. um 2,1 Prozent mehr Passagiere befördert als im Vorjahreszeitraum. Die Verkehrsleistung im Frachtgeschäft ging zurück. Die beförderte Fracht und Post verminderte sich auf 924 Tsd. Tonnen (-0,9 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Umsatz und Erträge

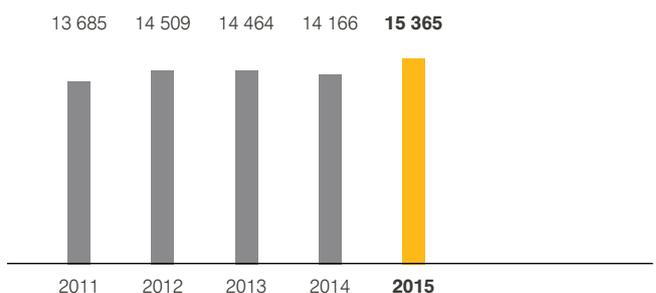
	Jan. – Juni 2015 in Mio. €	Jan. – Juni 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	12 123	11 466	5,7
Andere Betriebserlöse	3 242	2 700	20,1
Umsatzerlöse	15 365	14 166	8,5
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	99	82	20,7
Sonstige betriebliche Erträge	1 500	864	73,6
Summe betriebliche Erträge	16 964	15 112	12,3

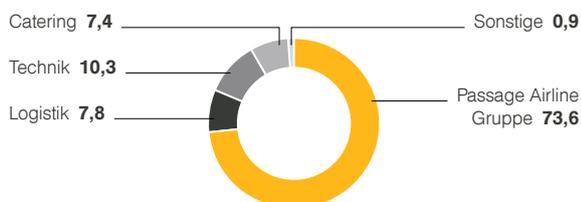
Die Verkehrserlöse des Konzerns stiegen um insgesamt 5,7 Prozent auf 12,1 Mrd. EUR. Neben einer um 3,1 Prozent gestiegenen Menge war diese Entwicklung vor allem auf positive Währungseffekte (+7,4 Prozent) zurückzuführen. Geringere Preise (-4,8 Prozent) wirkten sich demgegenüber erlösmindernd aus. Von den Verkehrserlösen entfielen 10,7 Mrd. EUR (+6,1 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 1,2 Mrd. EUR (+3,4 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Mit 3,2 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse – ebenfalls teils währungsbedingt – um 20,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 1,6 Mrd. EUR (+21,8 Prozent), Catering 1,1 Mrd. EUR (+20,8 Prozent) und Sonstige 134 Mio. EUR (+4,7 Prozent). Auf die Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 376 Mio. EUR (+17,1 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Insgesamt erhöhten sich die Umsatzerlöse des Konzerns um 8,5 Prozent auf 15,4 Mrd. EUR. Davon hatten Währungseinflüsse einen positiven Effekt in Höhe von 1,1 Mrd. EUR. In der folgenden Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich im ersten Halbjahr auf 73,6 Prozent (-1,5 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen finden sich in der Segmentberichterstattung [ab S. 35](#).

Umsatz in Mio. € (Jan. – Juni)



Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.06.2015)

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 636 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR. Dies resultierte überwiegend aus erhöhten Kursgewinnen (+567 Mio. EUR), denen korrespondierend gestiegene Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstanden. Darüber hinaus sind die um 25 Mio. EUR auf 55 Mio. EUR erhöhten Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen erwähnenswert. Darin enthalten sind Buchgewinne von 8 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue sowie Erträge aus Kaufpreisanpassungen von 43 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahreszeitraum.

Die gesamten betrieblichen Erträge erhöhten sich somit um 1,9 Mrd. EUR oder 12,3 Prozent auf 17,0 Mrd. EUR.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im ersten Halbjahr um insgesamt 1,6 Mrd. EUR (+10,8 Prozent) auf 16,5 Mrd. EUR. Dabei verzeichnete die Lufthansa Group beim Materialaufwand eine Zunahme um insgesamt 4,6 Prozent auf 8,6 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten um 9,5 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR. Den (nach Sicherung) um 36,5 Prozent geringeren Treibstoffpreisen standen dabei die Entwicklung des US-Dollars (+23,7 Prozent) und die gestiegene Menge (+3,3 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber.

Aufwendungen

	Jan. – Juni 2015 in Mio. €	Jan. – Juni 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	8 644	8 264	4,6
davon Treibstoff	2 934	3 243	-9,5
davon Gebühren	2 752	2 518	9,3
davon Operating Lease	24	28	-14,3
Personalaufwand	3 923	3 646	7,6
Abschreibungen	851	695	22,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 116	2 313	34,7
Summe betriebliche Aufwendungen	16 534	14 918	10,8

Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen im Wesentlichen aufgrund mengen- und währungsbedingter Aufwandssteigerungen in den Geschäftsfeldern Technik und Catering um 18,0 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR.

Die Gebühren erhöhten sich insgesamt um 9,3 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR. Dabei wirkten sich sowohl Mengen- und Preiseffekte als auch die Währungsentwicklung aufwandserhöhend aus. Im Einzelnen stiegen vor allem Flugsicherungsgebühren um 10,8 Prozent, Start- und Landegebühren um 12,7 Prozent, Abfertigungsgebühren um 8,7 Prozent und Sicherheitsgebühren um 18,5 Prozent. Der Aufwand für die Luftverkehrssteuer lag mit 177 Mio. EUR um 6,0 Prozent über dem Vorjahreswert. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund erhöhter Technikleistungen (+22,3 Prozent) um 18,4 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR.

Der Personalaufwand legte um 7,6 Prozent zu. Ausgehend von einer um 0,1 Prozent auf 119.061 erhöhten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl ist dies vor allem auf wechselkursbedingte Aufwandssteigerungen sowie auf erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen aufgrund des mit Beginn des Geschäftsjahres von 3,75 Prozent auf 2,60 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes zurückzuführen.

Die Abschreibungen stiegen insgesamt um 22,4 Prozent auf 851 Mio. EUR. Die Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich vor allem aufgrund der seit Juli 2014 neu zugegangenen Flugzeuge um 15,8 Prozent auf 617 Mio. EUR. Darüber hinaus waren zum 30. Juni 2015 außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 85 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9 Mio. EUR) vorzunehmen. Diese entfielen unter anderem mit 65 Mio. EUR auf bereits getätigte Investitionen im Zusammenhang mit dem Projektaufwand für ein mögliches neues Frachtzentrum am Flughafen Frankfurt. Vor dem Hintergrund der Begrenzung des Investitionsvolumens wurde beschlossen, die Entscheidung über einen möglichen Bau um mindestens zwei Jahre zu verschieben. Als Folge dieser Entscheidung war die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen nicht mehr gegeben. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betreffen Abwertungen der LSG Belgium N.V. (12 Mio. EUR) aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung sowie zwei zum Verkauf vorgesehene Boeing 747-400 (7 Mio. EUR). Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere 2 Mio. EUR außerplanmäßige Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten um 803 Mio. EUR auf 3,1 Mrd. EUR zu. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren vor allem erhöhte Kursverluste (+685 Mio. EUR). Darüber hinaus sind gestiegene indirekte Personalaufwendungen (+27 Mio. EUR) sowie Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (+26 Mio. EUR) erwähnenswert. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich im ersten Halbjahr um 236 Mio. EUR auf 430 Mio. EUR.

Das Beteiligungsergebnis stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 11 Mio. EUR auf 33 Mio. EUR. Auch das Zinsergebnis verbesserte sich unter anderem aufgrund geringerer Zinsaufwendungen auf -54 Mio. EUR (Vorjahr: -122 Mio. EUR).

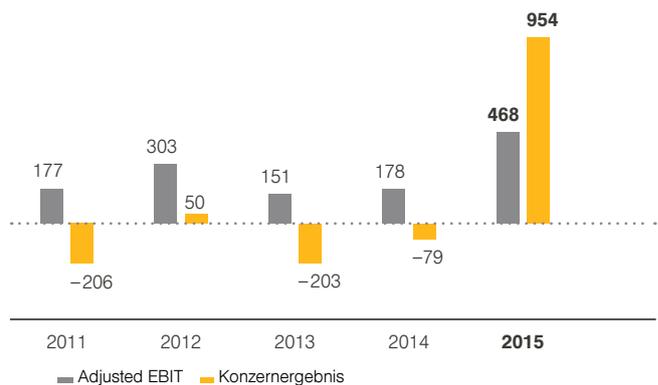
Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten erhöhte sich auf 572 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –153 Mio. EUR). Davon entfielen 503 Mio. EUR auf die Realisierung bisher erfolgsneutral zu erfassender Zuschreibungen auf die Anteile an JetBlue sowie 165 Mio. EUR auf gestiegene Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte anzusehen sind. Demgegenüber führte die Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung zu einer Ergebnisbelastung von 96 Mio. EUR.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) zeigt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses und betrug zum Ende des ersten Halbjahres 463 Mio. EUR (Vorjahr: 216 Mio. EUR). Nach Bereinigung um Ergebniseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, der Bewertung und dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie vorzunehmenden Impairments ergab sich ein Adjusted EBIT von 468 Mio. EUR (Vorjahr: 178 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich um 1,0 Mrd. EUR auf 981 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung steuerfreier Erträge insbesondere im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue führten die Ertragsteuern zu einer Ergebnisbelastung von

13 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR). Nach Abzug von Minderheitsanteilen (14 Mio. EUR; Vorjahr: 9 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von 954 Mio. EUR (Vorjahr: –79 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie stieg gegenüber dem Vorjahreshalbjahr von –0,17 EUR auf 2,06 EUR.

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



Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – Juni 2015		Jan. – Juni 2014	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	15 365	–	14 166	–
Bestandsveränderungen	99	–	82	–
Sonstige betriebliche Erträge	1 500	–	864	–
davon Erträge aus Buchgewinnen	–	–55	–	–30
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–4	–	–22
Summe betriebliche Erträge	16 964	–59	15 112	–52
Materialaufwand	–8 644	–	–8 264	–
Personalaufwand	–3 923	–	–3 646	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Planabgeltung	–	–32	–	0*
Abschreibungen	–851	–	–695	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	85	–	8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3 116	–	–2 313	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	–	2	–	1
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	–	9	–	5
Summe betriebliche Aufwendungen	–16 534	64	–14 918	14
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	430	–	194	–
Beteiligungsergebnis	33	–	22	–
EBIT	463	–	216	–
Summe Überleitung Adjusted EBIT	–	5	–	–38
Adjusted EBIT	–	468	–	178
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	851	–	695	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	2	–	1	–
EBITDA	1 316	–	912	–

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

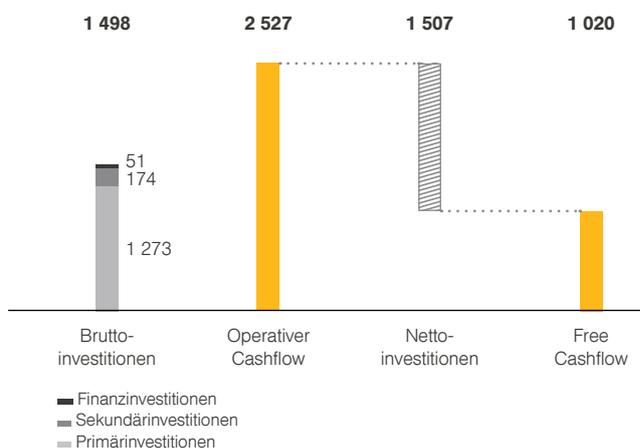
Cashflow und Investitionen

Im ersten Halbjahr 2015 konnte der Konzern einen operativen Cashflow von 2,5 Mrd. EUR erwirtschaften, 783 Mio. EUR mehr als im Vorjahr. Ausgehend von einem um 1,0 Mrd. EUR höheren Ergebnis vor Ertragsteuern ergaben sich aus der Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse Entlastungen des operativen Cashflows von 70 Mio. EUR. Die Bereinigung des Ergebnisses um erfolgs-, aber nicht zahlungswirksame Bewertungen von Finanzinstrumenten – und hier insbesondere die Ergebniseffekte im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue – von insgesamt 813 Mio. EUR führte zu einer deutlichen Minderung in der Überleitung zum operativen Cashflow. Ausschlaggebend für den deutlich gestiegenen operativen Cashflow war letztlich neben dem gestiegenen Ergebnis vor Ertragsteuern die im Vorjahresvergleich positive Entwicklung des Working Capitals (+519 Mio. EUR).

Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2015 lagen mit 1,5 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau, 1,3 Mrd. EUR entfielen auf insgesamt 18 Flugzeuge: Zwei Airbus A380, vier Boeing B747-8, eine B777F, fünf A320-200 und zwei A321-200. Zwei A320 und zwei A319 wurden aufgrund von Vertragsverlängerungen von Operate Lease in Finance Lease umklassifiziert. Außerdem sind in diesem Investitionsvolumen auch Flugzeuganzahlungen und -überholungen enthalten. In übrige Sachanlagen wurden weitere 133 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 41 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 50 Mio. EUR betrafen Darlehensgewährungen und Anlagen in langfristigen Wertpapieren. Aus Zu- und Abgängen bei den reparaturfähigen Ersatzteilen ergaben sich Nettoabflüsse von 185 Mio. EUR.

Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 204 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 56 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 425 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettozahlungsmittel von 1,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 836 Mio. EUR) eingesetzt.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 30.06.2015)



Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 1,0 Mrd. EUR und damit 474 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo aller Finanzierungsmaßnahmen ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettzahlungsmitteln in Höhe von 334 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (201 Mio. EUR) standen Tilgungen von 434 Mio. EUR, Zinsausgaben in Höhe von 94 Mio. EUR sowie Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter von 7 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel erhöhten sich insgesamt um 293 Mio. EUR auf 1,1 Mrd. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Aufwertungen des Zahlungsmittelbestands von 34 Mio. EUR. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 168,7 Prozent (Vorjahr: 112,7 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere verminderten sich zum Ende des ersten Halbjahres auf 3,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,6 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung befindet sich auf [S. 29](#).

Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich zum Ende des ersten Halbjahres 2015 deutlich um 2,6 Mrd. EUR oder 8,6 Prozent gegenüber Ende 2014. Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 914 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 1,7 Mrd. EUR zulegen.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 991 Mio. EUR auf 14,6 Mrd. EUR. Die reparaturfähigen Flugzeugersatzteile erhöhten sich um 161 Mio. EUR auf 1,2 Mrd. EUR. Der Rückgang in der Position Übrige Beteiligungen um 610 Mio. EUR ist auf den Abgang nahezu sämtlicher von der Lufthansa Group bisher gehaltenen Anteile an JetBlue zurückzuführen. Mit Wirkung zum 26. März 2015 haben 99,99 Prozent der Gläubiger einer von Lufthansa im Geschäftsjahr 2012 begebenen Wandelanleihe auf die von ihr gehaltenen Anteile an der JetBlue Airways Corporation (Buchwert zum 31. Dezember 2014: 610 Mio. EUR) das Angebot auf vorzeitige Ausübung ihres Wandlungsrechts angenommen. Mit Lieferung der entsprechenden Aktien an die Gläubiger der Wandelanleihe wurden die Verbindlichkeiten aus der Anleihe und die damit verbundenen Wandlungsoptionen getilgt.

Der deutliche Anstieg der derivativen Finanzinstrumente um 572 Mio. EUR entfällt mit 439 Mio. EUR auf höhere Marktwerte aus Devisensicherungen infolge des gegenüber dem Euro gestiegenen US-Dollars. Der Rückgang der Ansprüche aus aktiven

latenten Steuern um 296 Mio. EUR ist vornehmlich auf die Verminderung der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 2,9 Prozent gestiegenen Diskontierungssatzes, zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen um insgesamt 801 Mio. EUR auf 4,8 Mrd. EUR. Wesentlicher Hintergrund für diesen erheblichen Anstieg war neben der saison- und abrechnungsbedingten Zunahme dieser Position die Erfassung von Erstattungsansprüchen gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings in Höhe von insgesamt 277 Mio. EUR (300 Mio. USD). Diese Erstattungsansprüche basieren auf der ersten Einschätzung des führenden Versicherers und erfassen alle Haftpflichtansprüche aus dem Flugzeugunglück wie zum Beispiel Bergungs- und Reinigungskosten an der Unfallstelle, Betreuungs- und Überführungskosten, Schadensersatzansprüche sowie den Kaskowert des zerstörten Flugzeugs. Bis zum 30. Juni 2015 waren bereits 3 Mio. EUR an Versicherungsansprüchen abgerechnet worden. Den insgesamt erfassten Versicherungsansprüchen von 277 Mio. EUR standen – nach Abzug des Versicherungswerts des verunglückten Flugzeugs von 6 Mio. EUR – Rückstellungen für die insgesamt zu erwartenden Verpflichtungen aus dem Flugzeugunglück in entsprechender Höhe gegenüber. Die Einschätzung der zum 30. Juni 2015 bestehenden Verpflichtungen basiert dabei auf den Angaben des Versicherungskonsortiums, das für dieses Flugzeugunglück als ein in diesen Dingen erfahrener Sachverständiger eine Reservierung von

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Lufthansa Passage inklusive Germanwings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2015

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.14	Veränderung zum 30.06.14
Airbus A319	73	5	7		85	12	4	–	–
Airbus A320	76	28	16		120	19	1	+4	+8
Airbus A321	64	8	6		78	2		+2	+2
Airbus A330	19	16			35	1		–	–
Airbus A340	42	15			57	3	3	–	–1
Airbus A380	14				14			+2	+2
Boeing 737	20				20			–2	–3
Boeing 747	36				36			+4	+3
Boeing 767			6		6	2		–	–
Boeing 777			5	5	10	1		+1	+1
Boeing MD-11F				16	16			–	–
Bombardier CRJ	39				39			–7	–12
Bombardier Q-Series			18		18			–	+4
Avro RJ		18			18		6	–2	–2
Embraer	43				43			–	–
Fokker F70			6		6			–1	–
Fokker F100			15		15			–	–
Flugzeuge gesamt	426	90	79	21	616	40	14	1	2

insgesamt 277 Mio. EUR (300 Mio. USD) vorgenommen hat. Bis zum Ende des ersten Halbjahres hat die Lufthansa Group Soforthilfen an Angehörige der Passagiere in Höhe von 7 Mio. EUR ausgezahlt, darüber hinaus sind bislang weitere Wrackbeseitigungs- und sonstige Kosten von insgesamt 13 Mio. EUR angefallen. Zum 30. Juni 2015 bestanden somit Rückstellungen für noch ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 251 Mio. EUR.

Der Anstieg der kurzfristigen Finanzderivate (+169 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus höheren Marktwerten aus Devisen- und Treibstoffpreissicherungen. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich aufgrund eines positiven Free Cashflows um insgesamt 745 Mio. EUR auf 3,5 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme verminderte sich von 72,9 Prozent zum Jahresende 2014 auf nunmehr 69,9 Prozent.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) zum Ende des ersten Halbjahres um 1,8 Mrd. EUR auf 5,8 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 968 Mio. EUR resultierte dieser Anstieg mit 602 Mio. EUR aus dem erfolgsneutralen Rückgang der Pensionsrückstellungen. Darüber hinaus führten positive Effekte aus der Währungsumrechnung (+287 Mio. EUR) ebenfalls zu einem Anstieg des Eigenkapitals. Innerhalb der Marktbewertungsrücklage für Finanzinstrumente standen einem deutlichen Rückgang von 491 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue insbesondere höhere Marktwerte aus derivativen Finanzinstrumenten von insgesamt 437 Mio. EUR gegenüber. Bei einer gleichzeitig um 8,5 Prozent gestiegenen Bilanzsumme stieg die Eigenkapitalquote damit gegenüber dem Jahresende 2014 von 13,2 Prozent auf 17,5 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verzeichneten einen Rückgang um 1,3 Mrd. EUR auf 14,2 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel deutlich um 2,2 Mrd. EUR auf 13,1 Mrd. EUR zulegten. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel sanken die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 2,9 Prozent gestiegenen Diskontierungszinssatzes um 651 Mio. EUR auf nunmehr 6,6 Mrd. EUR. Die Finanzschulden verminderten sich insbesondere aufgrund der vorzeitigen Tilgung der Wandelanleihe auf die JetBlue-Anteile sowie fristigkeitsbedingter Umgliederungen in kurzfristige Finanzschulden um 284 Mio. EUR. Die Verminderung der derivativen Finanzinstrumente (-498 Mio. EUR) ist neben dem Abgang der Wandlungsoptionen auf die Anteile an JetBlue auf geringere negative Marktwerte von Treibstoffpreissicherungen zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen fielen die sonstigen Rückstellungen um 20 Mio. EUR. Dem Anstieg aufgrund der noch ausstehenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem verunglückten Flugzeug der Germanwings (251 Mio. EUR) standen dabei verminderte Rückstellungen im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG sowie Auszahlungen im Rahmen des Programms SCORE gegenüber. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+318 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1,7 Mrd. EUR). Die negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente stiegen überwiegend aus Devisensicherungen in Nicht-US-Dollar-Währungen und gegenläufig geringeren negativen Marktwerten aus Treibstoffpreissicherungen um insgesamt 97 Mio. EUR.

Die Nettokreditverschuldung lag zum 30. Juni 2015 bei 2,4 Mrd. EUR (Jahresende 2014: 3,4 Mrd. EUR). Die Dynamische Tilgungsquote als Verhältnis eines adjustierten operativen Cashflows zur Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen belief sich auf 28,0 Prozent (Vorjahr: 30,6 Prozent). Der von der Lufthansa Group gesetzte Mindestwert beträgt 35 Prozent. Der angestrebte Zielwert liegt unverändert bei 45 Prozent.

Berechnung Nettokreditverschuldung

	30. Juni 2015 in Mio. €	31. Dez. 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 113	1 057	5,3
Anleihen	1 248	1 468	-15,0
Übrige langfristige Finanzschulden	3 431	3 433	-0,1
	5 792	5 958	-2,8
Übrige Bankverbindlichkeiten	54	198	-72,7
Konzernkreditverschuldung	5 846	6 156	-5,0
Bankguthaben und Kassenbestände	1 223	953	28,3
Wertpapiere	2 260	1 785	26,6
Nettokreditverschuldung	2 363	3 418	-30,9
Pensionsrückstellungen	6 580	7 231	-9,0
Nettokreditverschuldung und Pensionen	8 943	10 649	-16,0

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe				Davon Lufthansa Passage ³⁾						
		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	April – Juni 2015	April – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	11 642	10 957	6,3	6 485	6 057	7,1	8 529	7 993	6,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	337	318	6,0	176	162	8,6			
EBIT	Mio. €	277	-34	-	530	277	91,3	89	-73	
Adjusted EBIT	Mio. €	249	-59	-	503	273	84,2	94	-87	
EBITDA ¹⁾	Mio. €	911	529	72,2	858	565	51,9	540	325	66,2
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 339	1 233	8,6	654	547	19,6			
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	55 298	55 858	-1,0	55 298	55 858	-1,0	40 473	40 849	-0,9
Fluggäste ²⁾	Tsd.	50 919	49 887	2,1	29 360	28 146	4,3	37 677	36 329	3,7
Flüge ²⁾	Anzahl	486 321	486 487	-0,0	262 550	257 466	2,0	344 498	342 867	0,5
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	132 572	128 345	3,3	73 654	69 983	5,2	98 053	94 360	3,9
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	103 850	100 214	3,6	59 162	56 106	5,4	76 581	72 966	5,0
Sitzladefaktor ²⁾	%	78,3	78,1	0,3 P.	80,3	80,2	0,1 P.	78,1	77,3	0,8 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	10,3	10,1	2,4	10,2	10,0	1,5	-	-	-
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	8,1	7,9	2,8	8,2	8,0	1,7	-	-	-
Stückkosten (CASK)	€ Cent	9,1	8,9	2,3	8,5	8,6	-0,7	-	-	-

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

Geschäftstätigkeit und Strategie Zum Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe gehören die Lufthansa Passage (inklusive Germanwings), SWISS und Austrian Airlines. Weitere strategische Beteiligungen wie Brussels Airlines und SunExpress ergänzen das Portfolio. Die Beteiligung an JetBlue endete am 26. März 2015 mit der vorzeitigen Ausübung des Umtauschrechts der Gläubiger auf eine Umtauschanleihe auf die in der Lufthansa Group gehaltenen Stammaktien der JetBlue Airways Corporation.

Der Verbund schafft aufgrund gegenseitiger Abstimmung hohe Synergien. Durch die gemeinsame Multi-Hub-Strategie bietet die Passage Airline Gruppe den Passagieren ein umfassendes Streckenangebot in Verbindung mit höchster Reiseflexibilität an. Über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bedient der Airline-Verbund weltweit ein Streckennetz mit 297 Destinationen in 89 Ländern.

Markt und Wettbewerb In Europa vereinnahmen die großen Netzwerk-Carrier Lufthansa Group, Air France-KLM und die Fluggesellschaften der IAG gemeinsam mit den großen Low-Cost-Carriern Ryanair und easyJet nur rund 42 Prozent des Markts. Ryanair treibt weiterhin die Expansion zu Primärflughäfen und Kooperationen mit globalen Distributionssystemen zur Ausdehnung des Vertriebs auf einen höherwertigen Kundenkreis voran.

Die Profitabilität des Langstreckengeschäfts wird insbesondere zwischen Europa und Asien von der Vielzahl aggressiv expandierender, staatlicher Fluggesellschaften aus der Golf- und Bosphorusregion und resultierenden Überkapazitäten belastet. Die Passage Airline Gruppe begegnet dieser Entwicklung mit umfangreichen Maßnahmen.

Mit der Dachmarke Eurowings will die Lufthansa Group zusätzliche Märkte im preissensiblen Punkt-zu-Punkt-Privatreisesegment erschließen und ihre führende Position vor allem in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien absichern. Die Fluggesellschaften Eurowings, Germanwings und weitere Flugbetriebe sollen ab Ende 2015 unter einem gemeinsamen Dach Qualitätsangebote zu günstigen Preisen auf der Kurz- und Langstrecke bieten und so neue Kunden gewinnen. Die Basis des Geschäftsmodells sind deutlich verbesserte Kostenstrukturen.

Die Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group fokussieren sich hingegen auf den Ausbau der Qualitätsführerschaft. Dies beinhaltet auch die Neuausrichtung ihrer Vertriebsstrategie zur Steigerung der Ertragskraft des Unternehmens.

Dazu werden die Airlines ihre Leistungen künftig mit maßgeschneiderten Preisen und zusätzlichen Services flexibler und modularer in Form sogenannter „Branded Fares“ anbieten. Die gruppenweite Einführung des neuen Preiskonzepts auf Europa-Strecken mit den neuen Tarifoptionen „Light“, „Classic“ und „Flex“ in der Economy

Class soll Fluggästen erlauben, genau die von ihnen gewünschten Services auszuwählen. Das Preiskonzept wurde bereits Ende Juni 2015 bei SWISS eingeführt. Lufthansa Passage und Austrian Airlines bieten die Optionen ab Anfang Oktober 2015 an.

Des Weiteren ist eine klare Kostendifferenzierung bei den Buchungswegen vorgesehen. Derzeit übersteigen die Aufwendungen für die Nutzung globaler Reservierungssysteme (GDS) die Kosten anderer Buchungswege wie beispielsweise der eigenen Onlineportale deutlich. Daher werden die Airlines der Lufthansa Group ab dem 1. September 2015 für jedes über ein GDS ausgestellte Ticket ein Entgelt, die „Distribution Cost Charge“ (DCC), in Höhe von 16,00 EUR berechnen. Über alle direkten Buchungswege werden Flugtickets weiterhin ohne die DCC angeboten.

Neue innovative Zusatzleistungen und weiterentwickelte Angebote erfordern eine entsprechende Vertriebstechnologie. Dies ist mit den bestehenden technischen Standards der Vertriebssysteme der GDS nicht abzubilden. Die Entwicklung eines neuen Buchungswegs zur direkten Anbindung von Vertriebspartnern an den neuen IATA-Datenstandard NDC (New Distribution Capability) wurde initiiert. Ein erstes NDC-Pilotprojekt ist bei SWISS in einer Versuchsphase bereits umgesetzt.

Die Fluglinien der Lufthansa Group sind auch in diesem Jahr mit einer Reihe von World Airline Awards prämiert worden. Die Awards basieren auf den Ergebnissen der weltweit größten Kundenbefragung in der Airline-Branche, die jährlich vom Institut Skytrax durchgeführt wird. Hier wurden Lufthansa Passage und Austrian Airlines für Services an Bord und Boden ausgezeichnet.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Die im Verbund agierenden Passagier-Airlines konnten im ersten Halbjahr 2015 vom im Vorjahresvergleich niedrigeren Ölpreis profitieren und durchweg ihr Ergebnis steigern. Lufthansa Passage und SWISS verzeichneten jeweils einen deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT um 181 Mio. EUR beziehungsweise 90 Mio. EUR. Austrian Airlines wies im Berichtszeitraum einen Verlust auf, allerdings verbesserte sich das Ergebnis um 27 Mio. EUR gegenüber Vorjahr.

Im ersten Halbjahr 2015 konnten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe die Zahl der Fluggäste auf 50,9 Mio. (+2,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum) steigern. Obwohl die Anzahl der Flüge leicht zurückging (-0,1 Prozent), erhöhten sich die angebotenen Sitzkilometer um 3,3 Prozent, vornehmlich durch den Einsatz von größeren Flugzeugen. Die verkauften Sitzkilometer lagen um 3,6 Prozent über dem Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor ist auf 78,3 Prozent angestiegen (+0,3 Prozentpunkte).

Die Durchschnittserlöse je verkauftem Sitzkilometer stiegen im Wesentlichen währungsbedingt um 2,4 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 6,1 Prozent.

In allen Verkehrsgebieten konnten Absatz, Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse im Vorjahresvergleich gesteigert werden. Im Verkehrsgebiet Europa lag der Absatz um 0,9 Prozent über Vorjahr. Die Durchschnittserlöse konnten um 0,2 Prozent gesteigert werden. Damit einhergehend erhöhten sich die Verkehrserlöse um 1,1 Prozent. In der Region Amerika konnte der Absatz um 5,7 Prozent erhöht werden. Gepaart mit im Wesentlichen währungsbedingt höheren Durchschnittserlösen (+8,4 Prozent) konnten die Verkehrserlöse um 14,6 Prozent gesteigert werden. In der Region Asien/Pazifik lag der Absatz um 5,5 Prozent über dem Vorjahresniveau. Hier konnten die Verkehrserlöse um 8,4 Prozent gesteigert werden, die Durchschnittserlöse erhöhten sich ebenfalls währungsbedingt um 2,7 Prozent. In der Region Nahost/Afrika ist der Absatz um 0,4 Prozent gestiegen. Die Verkehrserlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,5 Prozent aufgrund einer im Wesentlichen währungsbedingten Erhöhung der Durchschnittserlöse von 1,1 Prozent.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Ausgehend von einer in verfügbaren Passagierkilometern gemessenen um 3,3 Prozent erhöhten Verkehrsleistung verzeichnete das Geschäftsfeld im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres einen Absatzanstieg um 3,6 Prozent. Bei gleichzeitig positiven Währungseffekten (+7,2 Prozent) und geringeren Preisen (-4,7 Prozent) ergab sich in der Folge eine Zunahme der Verkehrserlöse um 6,1 Prozent auf 10,7 Mrd. EUR.

Entwicklung der Verkehrsgebiete*

Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in P.
Europa	4 835	1,1	40 642	1,5	44 016	-0,6	32 638	0,9	74,1	1,1
Amerika	3 224	14,6	4 918	5,2	45 017	6,0	37 088	5,7	82,4	-0,3
Asien/Pazifik	1 883	8,4	3 157	5,4	31 382	5,4	25 182	5,5	80,2	0,1
Nahost/Afrika	792	1,5	2 202	1,3	12 155	2,9	8 940	0,4	73,6	-1,8
Gesamtverkehr	10 734	6,1	50 919	2,1	132 572	3,3	103 850	3,6	78,3	0,3

* Inkl. Germanwings.

Die übrigen betrieblichen Erträge legten um 276 Mio. EUR auf 762 Mio. EUR zu. Der Anstieg war nahezu ausschließlich auf die um 268 Mio. EUR erhöhten Kursgewinne zurückzuführen, während sich die Zuschreibungen auf Anlagevermögen um 15 Mio. EUR verminderten. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen erhöhten sich um 19 Mio. EUR. Die betrieblichen Gesamterträge stiegen um 8,4 Prozent auf 12,4 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 5,7 Prozent auf 12,1 Mrd. EUR. Dabei erhöhte sich der Materialaufwand um 3,1 Prozent auf insgesamt 7,5 Mrd. EUR. Die Treibstoffkosten sanken vor allem preisbedingt um 8,3 Prozent, während die Gebühren insgesamt um 9,1 Prozent anstiegen. Hier sind insbesondere die erhöhten Aufwendungen aus Flugsicherungsgebühren (+10,8 Prozent), Start- und Landegebühren (+12,7 Prozent), Abfertigungsgebühren (+8,0 Prozent) sowie Sicherheitsgebühren (+18,5 Prozent) zu nennen. Ursache für den Anstieg der übrigen bezogenen Leistungen (+15,4 Prozent) waren vor allem die erhöhten Aufwendungen für bezogene Technikleistungen (+18,5 Prozent).

Ausgehend von einer um 1,1 Prozent reduzierten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand im Wesentlichen aufgrund wechselkursbedingter Aufwandssteigerungen sowie erhöhter Zuführungen zu Pensionsrückstellungen um 6,9 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR.

Die Abschreibungen stiegen insbesondere aufgrund der seit Juli 2014 neu zugegangenen Flugzeuge um 12,8 Prozent auf 634 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um insgesamt 208 Mio. EUR auf 1,7 Mrd. EUR. Dieser Anstieg ist nahezu vollständig auf erhöhte Kursverluste (+217 Mio. EUR) zurückzuführen, denen unter anderem geringere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (–14 Mio. EUR) gegenüberstanden.

Das Beteiligungsergebnis von –4 Mio. EUR (Vorjahr: –8 Mio. EUR) entfiel im Wesentlichen auf SunExpress und SN Airholding.

Insgesamt ergab sich daraus ein EBIT von 277 Mio. EUR (Vorjahr: –34 Mio. EUR). Nach Bereinigung um Ergebniseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, der Bewertung und dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie vorzunehmenden Impairments führte dies zu einem Adjusted EBIT von 249 Mio. EUR (Vorjahr: –59 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,3 Mrd. EUR um 8,6 Prozent über dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen der Passage Airline Gruppe im ersten Halbjahr 17 neue Flugzeuge zu. Detaillierte Erläuterungen dazu sind **ab S. 35** zu finden.

Lufthansa Passage



Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) ist die nach Umsatz größte Organisationseinheit innerhalb der Lufthansa Group. Die beiden Drehkreuze Frankfurt und München werden durch die Marke Lufthansa bedient. Der Punkt-zu-Punkt-Verkehr in Deutschland und Europa wird an sechs Standorten von der Marke Germanwings betrieben. Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) hat im Berichtszeitraum 258 Ziele in 80 Ländern angeboten. Ebenfalls in der Lufthansa Passage konsolidiert sind die Gesellschaften Lufthansa Flight Training und Miles & More.

Lufthansa Passage strebt die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Ziel ist es, die erste westliche Five-Star-Airline zu werden. Neben der Umrüstung der Langstreckenflotte mit der neuen First und Business Class, die in diesem Sommer abgeschlossen sein soll, erhalten bis Herbst 2015 alle Lufthansa Passage Langstreckenflugzeuge außerdem die neue Premium Economy Class.

Zusätzlich zum bestehenden Geschäft stärkt Lufthansa Passage auch im wachsenden Privatreisesegment ihre Position. Das Flugangebot aus Frankfurt wird vorwiegend um touristische Destinationen auf der Langstrecke ergänzt. Ferner wird die neue Eurowings Gruppe ab November 2015 ihr erstes von insgesamt sechs Langstreckenzielen im Winterflugplan 2015/2016 anfliegen.

Im Verlauf des ersten Halbjahres nahm Lufthansa Passage zwei weitere A380 in Betrieb. Darüber hinaus wurden vier Flugzeuge des Typs B747-8, zwei A321 und fünf A320 in Empfang genommen. Der Ausbau der A380- und der B747-8-Flotte ist damit beendet. Für die Modernisierung der Langstreckenflotte hat Lufthansa Passage darüber hinaus 25 Flugzeuge vom Typ A350-900 und 34 B777X bestellt. Die Flugzeuge sollen künftig an den Drehkreuzen Frankfurt und München eingesetzt werden. Die Investitionen in eine leisere und sparsamere Flotte schreiten damit weiter voran.

Die in den Vorjahren im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE initiierten Maßnahmen zur Ertragssteigerung und zur Verbesserung der Kostenstrukturen werden unter „7to1 – Our Way Forward“ intensiv fortgeführt. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres konnten durch entsprechende Projekte 183 Mio. EUR nachhaltig ergebniswirksame Maßnahmen realisiert werden. Maßgebliche Projekte umfassen hierbei vor allem die Einführung der Premium Economy Class, den Ausstieg aus dem 70-Sitzer-Segment sowie die Umstrukturierung des Netzsystems in München.

Angesichts des hohen Wettbewerbsdrucks im Segment der Direktverkehre abseits der Drehkreuze ist es notwendig, auch die Abfertigungskosten auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu senken. Die Eigenabfertigung von Lufthansa Passage und Germanwings an den dezentralen deutschen Stationen wird auf Basis einer

Vereinbarung zwischen Mitbestimmung und Geschäftsleitung noch bis 2021 fortgeführt. Um die Wirtschaftlichkeit der acht Betriebe aber dennoch zu verbessern und Stückkosten zu senken, sollen schon vor der endgültigen Schließung strukturelle Maßnahmen im Stationsbetrieb umgesetzt werden. Bereits im August sollen mit der Mitbestimmung die Verhandlungen für den Interessenausgleich und Sozialplan aufgenommen werden, um diese bis Mitte Dezember 2015 für jeden Standort zu definieren. Es ist das gemeinsame Ziel, den Personalabbau möglichst auf Basis freiwilliger Maßnahmen sozialverträglich und einvernehmlich zu gestalten.

Die Ergebnisbelastungen aus den Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit beliefen sich im ersten Halbjahr auf 100 Mio. EUR.

Lufthansa Passage spürt zwar weiterhin den steigenden Marktdruck durch die expansive Angebotspolitik der Low-Cost-Carrier und Golf-Airlines, konnte aber im ersten Halbjahr trotzdem eine deutlich positive Entwicklung der Verkehrszahlen verzeichnen. So lagen die Anzahl der Fluggäste um 3,7 Prozent, die angebotenen Sitzkilometer um 3,9 Prozent und die verkauften Sitzkilometer um 5,0 Prozent über dem Vorjahreswert. Der Sitzladefaktor stieg auf 78,1 Prozent. In Verbindung mit gestiegenen Durchschnittserlösen (+1,3 Prozent) führte dies zu höheren Verkehrserlösen (+6,3 Prozent).

Im ersten Halbjahr 2015 erzielte die Lufthansa Passage einen Umsatz von 8,5 Mrd. EUR, eine Steigerung um 6,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, die vornehmlich währungsbedingt war. Die Gesamterlöse entwickelten sich ebenso positiv und stiegen um 8,2 Prozent. Die Ertragsseite profitierte vom Passagierwachstum und von einem anhaltend starken US-Dollar.

Die betrieblichen Aufwendungen lagen um 6,1 Prozent über Vorjahr. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind höhere Kosten aufgrund der US-Dollar-Stärke, aber auch Investitionen in die neuen Kabinenausstattungen. Die Treibstoffkosten hingegen sanken um 8,0 Prozent, da der gesunkene Preis die Effekte aus dem Anstieg des US-Dollar-Kurses und der Menge deutlich überkompensierte.

Wie bereits im Vorjahr wirkten sich erneut die Devisenbeschränkungen in Venezuela, durch die der Devisentransfer aus Ticketverkäufen stark eingeschränkt ist, ergebnisbelastend aus. Die Bestände wurden im ersten Quartal nahezu vollständig wertberichtigt und belasten das Halbjahresergebnis mit 55 Mio. EUR. Die bereits eingeführten Kapazitäts- und Vertriebsmaßnahmen werden fortgeführt, um Währungsbestände in Venezuela so gering wie möglich zu halten.

Das EBIT für die ersten sechs Monate lag bei 89 Mio. EUR und verbesserte sich damit um 162 Mio. EUR gegenüber Vorjahr. Das Adjusted EBIT konnte um 181 Mio. EUR auf 94 Mio. EUR gesteigert werden.

SWISS



SWISS¹⁾

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 204	2 040	8,0
EBIT	Mio. €	211	88	139,8
Adjusted EBIT	Mio. €	178	88	102,3
EBITDA	Mio. €	341	203	68,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	8 806	8 709	1,1
Fluggäste	Tsd.	8 266	8 192	0,9
Flüge	Anzahl	80 367	80 522	-0,2
Angebote Sitzkilometer ²⁾	Mio.	23 504	22 977	2,3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	19 008	18 718	1,6
Sitzladefaktor	%	80,9	81,5	-0,6 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

SWISS ist die nationale Fluggesellschaft der Schweiz und bedient gemeinsam mit der Schwestergesellschaft Edelweiss Air ab den Flughäfen Zürich und Genf ein Streckennetz von weltweit 137 Destinationen in 53 Ländern. Die Fluggesellschaften stehen für traditionelle Schweizer Werte und verpflichten sich zu höchster Produkt- und Servicequalität.

In den ersten sechs Monaten des Jahres wirkte sich der Entscheid der Schweizerischen Nationalbank, im Januar 2015 den Euro-Mindestkurs aufzuheben, negativ auf der Erlösseite von SWISS in Schweizer Franken aus. Der Verfall der Durchschnittserlöse durch den starken Schweizer Franken sowie der hohe Wettbewerbsdruck belasteten die Erträge insbesondere im Heimatmarkt Schweiz und im europäischen Verkehr. Im Gegensatz dazu sanken die Treibstoffkosten im Zusammenhang mit dem niedrigeren Ölpreis im ersten Halbjahr.

SWISS treibt das Zukunftsprogramm SCORE im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ auch 2015 weiter erfolgreich voran. Es wurden insgesamt bereits rund 360 verschiedene Maßnahmen seit 2012 initiiert und davon bislang 167 umgesetzt und abgeschlossen. Dazu gehören die Maßnahmen im Bereich der Treibstoffeffizienz sowie die Anpassung der Marktpräsenz in Genf, die weiterhin zu den wichtigsten Aktivitäten zählen.

Im Rahmen ihrer Strategie „Next Generation Airline of Switzerland“ hat SWISS verschiedene Maßnahmen umgesetzt. So hat SWISS ihr neues Geschäftsmodell HUB+ am Flughafen Zürich eingeführt, welches das traditionelle Hub-System um ein Punkt-zu-Punkt-System erweitert. Das Streckenportfolio ab Zürich wurde gemeinsam mit der Schwestergesellschaft Edelweiss Air um 25 neue Strecken erweitert, in Genf hat SWISS das Angebot um zwölf Destinationen ausgebaut. In Basel hat SWISS den Flugbetrieb per Ende Mai 2015 aufgrund des stark veränderten Marktumfelds und der Kundenbedürfnisse eingestellt.

Im Juni 2015 hat SWISS als Erstbestellerin der C Series von Bombardier erstmals Details zu ihrem zukünftigen Flugzeugtyp für Kurz- und Mittelstrecken präsentiert. Im Rahmen des Kurzbesuchs eines Testflugzeugs in Zürich wurden die attraktive Kabinenausstattung und der innovative Sitz vorgestellt. SWISS erwartet die Auslieferung der ersten Flugzeuge Mitte 2016. Sie hat insgesamt 30 Flugzeuge des Typs bestellt, davon zehn Maschinen des Typs C Series 100 sowie zehn Maschinen des größeren Typs C 300. Von welchem Typ die restlichen zehn Flugzeuge sein werden, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

Gemeinsam mit den Pilotenverbänden IPG und AEROPERS sowie mit kapers, der Gewerkschaft des Kabinenpersonals, hat SWISS neue Gesamtarbeitsverträge zur nachhaltigen Sicherung von Arbeitsplätzen und der wettbewerbsfähigen Grundlage für zukünftiges Wachstum abgeschlossen. Die Mitglieder von IPG und AEROPERS haben den neuen Gesamtarbeitsvertrag im April 2015 angenommen. Die große Mehrheit des Kabinenpersonals hat ebenfalls im April 2015 einem neuen Gesamtarbeitsvertrag zugestimmt.

In den ersten sechs Monaten des Jahres beförderte SWISS weltweit 8,3 Mio. Passagiere. Das Angebot an Sitzkilometern wurde gegenüber Vorjahr um 2,3 Prozent ausgeweitet, die verkauften Sitzkilometer sind um 1,6 Prozent angestiegen. Der Sitzladefaktor ist um 0,6 Prozentpunkte gesunken.

Im ersten Halbjahr stiegen die Umsatzerlöse von SWISS größtenteils währungsbedingt auf 2,2 Mrd. EUR (+8,0 Prozent). Das EBIT stieg signifikant von 88 Mio. EUR auf 211 Mio. EUR, dies vor allem bedingt durch niedrigere Treibstoffkosten. Das Adjusted EBIT betrug 178 Mio. EUR (Vorjahr: 88 Mio. EUR). Die Differenz zwischen EBIT und Adjusted EBIT bei SWISS resultiert aus Pensionskassenplanänderungen im Zuge der neu abgeschlossenen Cockpit und Kabinen Gesamtarbeitsverträge und damit einhergehendem Minderaufwand.

Austrian Airlines



Austrian Airlines¹⁾

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	952	962	-1,0
EBIT	Mio. €	-17	-41	58,5
Adjusted EBIT	Mio. €	-17	-44	61,4
EBITDA	Mio. €	36	10	260,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	6 019	6 300	-4,5
Fluggäste	Tsd.	4 976	5 367	-7,3
Flüge	Anzahl	61 456	63 098	-2,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	11 015	11 009	0,1
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	8 260	8 532	-3,2
Sitzladefaktor	%	75,0	77,5	-2,5 P.

¹⁾ Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter www.austrian.com.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Austrian Airlines ist Österreichs größte Fluggesellschaft und betreibt mit ihrer 79 Flugzeuge umfassenden Bestandsflotte ein Streckennetz von weltweit 119 Destinationen in 51 Ländern. Der Heimatflughafen Wien ist durch seine günstige geografische Lage im Herzen Europas eine ideale Drehscheibe zwischen Ost und West.

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

Der angespannten Wettbewerbssituation am Hub Wien begegnet Austrian Airlines mit fortlaufendem Kapazitätsmanagement und mit einer neuen Tarifstruktur im Europa-Verkehr. Diese bietet den Passagieren künftig mehr Wahlfreiheit bei Zusatzleistungen.

Ab 1. August wird Herr Kay Kratky als Vorstandsvorsitzender Herrn Jaan Albrecht nachfolgen, der Austrian Airlines zum 1. Juni 2015 verlassen hat.

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

In den ersten sechs Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 5 Mio. Passagiere (-7,3 Prozent). Das Angebot lag auf Vorjahresniveau (+0,1 Prozent). Die Krisen im Nahen Osten, in Russland und der Ukraine sowie eine vermehrt erlösoptimierende Steuerung bewirkten jedoch einen Nachfragerückgang, weshalb der Absatz um 3,2 Prozent zurückging. Die Auslastung der Flüge lag im ersten Halbjahr bei 75,0 Prozent (-2,5 Prozentpunkte). Dem verringerten Passagieraufkommen wirkte hierbei die spürbar gesteigerte Erlösqualität entgegen.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag von Januar bis Ende Juni 2015 mit 952 Mio. EUR um 1,0 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Das Adjusted EBIT belief sich im ersten Halbjahr auf -17 Mio. EUR (+27 Mio. EUR). Das EBIT betrug im ersten Halbjahr ebenfalls -17 Mio. EUR und lag damit um 24 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die Gesamterlöse sind um 1,8 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR gestiegen. Die Aufwendungen waren mit 1,0 Mrd. EUR um 6,0 Mio. EUR niedriger als im Vorjahr. Geringeren Treibstoffkosten standen höhere Technikkosten sowie Mehrkosten durch den stärkeren US-Dollar gegenüber.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	April – Juni 2015	April – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 207	1 161	4,0	593	578	2,6
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	13	13	0,0	6	6	0,0
EBIT	Mio. €	-16	45	-	-68	20	-
Adjusted EBIT	Mio. €	50	43	16,3	-2	18	-
EBITDA*	Mio. €	88	75	17,3	18	36	-50,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	96	151	-36,4	30	79	-62,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	4 660	4 636	0,5	4 660	4 636	0,5
Fracht und Post	Tsd. t	811	807	0,5	412	405	1,8
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	6 127	5 936	3,2	3 241	3 072	5,5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4 144	4 162	-0,4	2 129	2 100	1,4
Nutzladefaktor	%	67,6	70,1	-2,5 P.	65,7	68,3	-2,6 P.

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die Lufthansa Cargo AG ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Neben Lufthansa Cargo gehören die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer Gruppe und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH zum Geschäftsfeld Logistik. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften. Neben den eigenen Frachtflugzeugen und gecharterten Frachtkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines.

Markt und Wettbewerb Der leichte Aufschwung gegen Jahresende 2014 setzte sich im Berichtszeitraum 2015 zunächst fort. Die Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten verbesserte sich im ersten Quartal 2015, verlor im zweiten Quartal jedoch an Fahrt. Der globale Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin hart umkämpft. Vor allem Airlines aus dem Mittleren Osten und der Türkei erhöhen ihre Frachtkapazitäten – insbesondere durch zahlreiche neue Passagierflugzeuge. In diesem Marktumfeld setzt Lufthansa Cargo auf höchste Qualität und ein flexibles Kapazitätsmanagement. Einzelne Airlines haben zu Beginn des Jahres eine Änderung ihrer Preismodelle und den Schritt zu sogenannten „All-in-Raten“ eingeführt, bei denen der Treibstoffzuschlag nicht mehr separat ausgewiesen wird. Lufthansa Cargo beobachtet diesen Trend, analysiert die Entwicklungen in der Preisstruktur und bewertet diese sorgfältig.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Cargo hat in der ersten Jahreshälfte das Zukunftsprogramm „Lufthansa Cargo 2020“ weiter vorangetrieben. Im Februar stieß die fünfte Boeing 777F zur Flotte. Die „Triple Seven“-Frachter zeichnen sich durch einen geringen Treibstoffverbrauch, eine große Reichweite und hohe Zuverlässigkeit aus. Das Unternehmen hat damit nun alle fünf bestellten B777F erfolgreich in die Flotte integriert.

Der Neubau des Logistikzentrums LCCneo wurde im April 2015 um mindestens zwei Jahre verschoben. Damit einhergehend

werden nun Maßnahmen geprüft, um das bestehende Frachtzentrum kosteneffizient zu ertüchtigen.

Der Rollout einer neuen IT für die Frachtabfertigung geht weiter voran, die Hauptdrehkreuze Frankfurt, Wien und München wurden im zweiten Quartal erfolgreich umgestellt. Insgesamt wurde bereits an 120 Stationen weltweit die neue Software eingeführt, die eine deutlich effizientere Frachtabfertigung ermöglicht.

Zum Start des Sommerflugplans Ende März hat Lufthansa Cargo Ashgabat, die Hauptstadt Turkmenistans, neu in das Frachtnetz aufgenommen. Seit Anfang Juni wird auch Natal in Brasilien wöchentlich angefliegen. Zudem werden Japan, Korea und China noch enghmaschiger in das globale Streckennetz der Frachtairline eingebunden. Wöchentlich findet je ein zusätzlicher Frachtflug von Tokio-Narita sowie nach Chongqing und Seoul-Incheon statt. Darüber hinaus ist eine zusätzliche Verbindung von und nach Peking geplant. Lufthansa Cargo bietet ihren Kunden damit ein hochfrequentes Angebot an, das Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern umfasst. Die neue Kooperation mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) trägt dazu seit Dezember 2014 bei. Die Kapazitäten auf den unter die Kooperation fallenden Strecken werden von beiden Partnern gemeinsam vermarktet, wodurch den Kunden attraktivere und flexiblere Angebote unterbreitet werden können. Bereits in den ersten Monaten hat sich diese Partnerschaft bewährt.

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

Bei Lufthansa Cargo blieb die abgesetzte und transportierte Frachtmenge im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Die beförderte Tonnage stieg geringfügig um 0,5 Prozent. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 3,2 Prozent erhöht, davon +6,8 Prozent in den Frachträumen der Passagierflugzeuge und –0,3 Prozent in den Frachtflugzeugen. Die transportierten Tonnenkilometer sanken um 0,4 Prozent, sodass sich der Nutzladefaktor im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 um 2,5 Prozentpunkte verringerte.

Im Verkehrsgebiet Amerika stiegen die Frachtmengen gegenüber Vorjahr um 3,9 Prozent. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 4,2 Prozent erhöht. Die transportierten Tonnenkilometer stiegen um 1,9 Prozent. Somit sank die Auslastung um 1,5 Prozentpunkte. Das Wachstum wurde auf den Nordatlantik-Strecken primär durch Erhöhung der Frachterkapazität generiert. Auf den Südatlantik-Strecken wurde ein starkes Wachstum bei den Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge durch gleichzeitige Reduzierung von Frachterkapazität kompensiert. Im Bereich Asien/Pazifik sanken die Frachtmengen im Vorjahresvergleich (–1,3 Prozent). Das Angebot wurde um 2,3 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer gingen hingegen um 3,2 Prozent zurück, sodass sich der Nutzladefaktor um 4,2 Prozentpunkte verringerte. In Nahost/ Afrika stiegen die beförderten Tonnagen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (+4,7 Prozent). Haupttreiber dieser Entwicklung war das saisonale Geschäft aus Nordafrika heraus, für das diverse Extraflüge eingesetzt wurden. Das Angebot wurde um 3,7 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer wuchsen lediglich um 2,9 Prozent. Dadurch sank die Auslastung geringfügig um 0,4 Prozentpunkte. Die Frachtmengen innerhalb Europas sanken um 2,2 Prozent. Da die angebotenen Tonnenkilometer um 1,0 Prozent erhöht wurden und die transportierten Tonnenkilometer um 2,5 Prozent sanken, lag der Ladefaktor in diesem Verkehrsgebiet um 1,8 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Infolge der vor allem währungsbedingt gestiegenen Verkehrserlöse nahm der Umsatz der Lufthansa Cargo im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,0 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR zu. Die anderen Betriebserlöse stiegen aufgrund der Zunahme von Abfertigungserlösen auf 33 Mio. EUR (+32,0 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen insbesondere wegen eines geringeren Fremdwährungsergebnisses mit 15 Mio. EUR um 63,4 Prozent unter Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse stiegen auf insgesamt 1,2 Mrd. EUR (+1,7 Prozent).

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich ebenfalls zum Teil währungsbedingt um 7,4 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR. Der Materialaufwand nahm um 4,6 Prozent auf 789 Mio. EUR ab. Innerhalb dieser Position reduzierte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt auf 166 Mio. EUR (–25,6 Prozent). Der Technikaufwand verringerte sich im Wesentlichen aufgrund einer geringeren Anzahl an Wartungsereignissen auf 59 Mio. EUR (–7,8 Prozent). Der Charteraufwand stieg geringfügig um 0,3 Prozent auf 338 Mio. EUR, die Gebühren auf 149 Mio. EUR (+12,9 Prozent).

Der Personalaufwand erhöhte sich zum Vorjahr um 7,7 Prozent auf 210 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf Währungs- und Tarifeffekten sowie erhöhtem Dienstzeitaufwand für Pensionsverpflichtungen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.665 Mitarbeiter (+0,5 Prozent). Die Abschreibungen stiegen um 74 Mio. EUR auf 104 Mio. EUR, was insbesondere durch die außerplanmäßigen Abschreibungen der aktivierten Projektkosten im Zusammenhang mit der Verschiebung des geplanten Neubaus des Frachtterminals (LCCneo) in Höhe von 65 Mio. EUR und durch die planmäßigen Abschreibungen aus dem Zugang der neuen B777F-Flugzeuge zu begründen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich vor allem aufgrund von gestiegenen Kursverlusten auf 147 Mio. EUR (+31,3 Prozent).

Das Beteiligungsergebnis stieg insbesondere aufgrund von positiven Ergebnisbeiträgen der nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften um 5 Mio. EUR auf 12 Mio. EUR.

Das Geschäftsfeld Logistik erzielte im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2015 ein durch außerplanmäßige Abschreibungen belastetes EBIT in Höhe von –16 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag bei 50 Mio. EUR (Vorjahr: 43 Mio. EUR).

Die Investitionen verringerten sich im Berichtszeitraum um 36,4 Prozent auf 96 Mio. EUR (Vorjahr: 151 Mio. EUR), was vor allem aus geringeren An- und Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der B777F-Flugzeuge resultierte.

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	Jan. – Juni 2015	Veränderung in P.
Europa	100	–1,0	263	–2,2	332	1,0	161	–2,5	48,6	–1,8
Amerika	503	9,6	258	3,9	2 794	4,2	1 877	1,9	67,2	–1,5
Asien/Pazifik	456	–1,7	222	–1,3	2 414	2,3	1 786	–3,2	74,0	–4,2
Nahost/ Afrika	107	7,0	68	4,7	587	3,7	320	2,9	54,6	–0,4
Gesamtverkehr	1 166	3,7	811	0,5	6 127	3,2	4 144	–0,4	67,6	–2,5

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	April – Juni 2015	April – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 556	2 088	22,4	1 307	1 035	26,3
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	963	780	23,5	482	361	33,5
EBIT	Mio. €	268	239	12,1	162	133	21,8
Adjusted EBIT	Mio. €	268	227	18,1	162	124	30,6
EBITDA*	Mio. €	318	284	12,0	187	156	19,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	42	64	-34,4	23	21	9,5
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	20 036	19 936	0,5	20 036	19 936	0,5

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt rund 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 53 Gesellschaften beteiligt.

Wichtigstes strategisches Ziel der Lufthansa Technik ist weiterhin die Schaffung von profitablen Wachstum durch den Ausbau der internationalen Präsenz und von Innovationen in Produkt und Technologie. Vor diesem Hintergrund haben Lufthansa Technik und GE Aviation beschlossen, gemeinsam einen hochmodernen Überholungsbetrieb für Flugzeugtriebwerke der Typen GEnx-2B und GE9X aufzubauen. Gemäß der Vereinbarung soll das neue Joint Venture 2018 seinen Betrieb aufnehmen. Airbus Corporate Jets (ACJ) und Lufthansa Technik werden ihre erfolgreiche Zusammenarbeit im Bereich vorkonfektionierte Kabinenausrüstungen erweitern.

Markt und Wettbewerb Im Berichtszeitraum stellten weltweit zehn Airlines mit insgesamt 39 Flugzeugen den Flugbetrieb ein, 15 Start-ups mit 33 Flugzeugen nahmen den Betrieb auf. Die weiterhin angespannte Finanzlage vieler Fluggesellschaften sowie wachsende MRO-Kapazitäten führen zu einem anhaltend hohen Preisdruck im MRO-Geschäft. Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEM (Original Equipment Manufacturer) sowie MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften und unabhängige Anbieter. Auf der Kundenseite besteht weiterhin ein Trend zur Konsolidierung.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte im ersten Halbjahr 2015 zehn neue Kunden gewinnen und 132 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 1,2 Mrd. EUR für 2015 und die Folgejahre abschließen. Im Berichtszeitraum wurde die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht auf 3.534 erhöht.

Lufthansa Technik wird technischer Servicepartner für die Flugzeugflotte der TUI Airlines. Die Ferienfluggesellschaften des weltgrößten Reisekonzerns TUI betreiben eine Flotte von rund 140 Lang- und Mittelstreckenflugzeugen, vor allem vom Typ Boeing.

Avianca Holdings Group und Lufthansa Technik haben mehrere MRO-Verträge unterzeichnet. Damit ist Lufthansa Technik zum größten Anbieter für Komponenten-Instandhaltung des südamerikanischen Airline-Verbunds geworden. Mit Finnair, der ersten europäischen Fluggesellschaft, die den Airbus A350 einsetzen wird, konnte eine langfristige Vereinbarung über die Komponentenversorgung für den neuen Flugzeugtyp getroffen werden. Darüber hinaus hat Lufthansa Technik mit der US-amerikanischen Low-Cost-Airline Frontier Airlines einen umfangreichen und langfristigen Vertrag zur Komponentenversorgung der A320-Flotte abgeschlossen.

Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE als Teil von „7to1 – Our Way Forward“ setzt Lufthansa Technik weiterhin konsequent Maßnahmen zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und nachhaltigen Ergebnissteigerung des Unternehmens um. Darüber hinaus richtet sich der Blick auf die Entwicklung weiterer Maßnahmen zur Wachstums-, Produktivitäts- und Effizienzsteigerung für die Folgejahre.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse lagen im ersten Halbjahr 2015 mit 2,6 Mrd. EUR um 22,4 Prozent über dem ersten Halbjahr 2014. Es konnten sowohl die Umsätze mit Konzerngesellschaften um 23,5 Prozent auf 963 Mio. EUR als auch der Außenumsatz um 21,8 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR gesteigert werden. Die übrigen betrieblichen Erträge lagen mit 146 Mio. EUR um 2,8 Prozent über dem Vorjahr.

Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2,4 Mrd. EUR analog zu den Umsatzerlösen über dem Vorjahreswert (+22,2 Prozent). Der Materialaufwand stieg deutlich um 25,2 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR, der Personalaufwand lag über dem Vorjahresniveau (+5,2 Prozent).

Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik ein EBIT von 268 Mio. EUR und lag damit über dem Vorjahresergebnis (239 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT betrug im ersten Halbjahr ebenfalls 268 Mio. EUR und lag damit auch über dem Vorjahreswert (227 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen beliefen sich auf 42 Mio. EUR (-22 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	April – Juni 2015	April – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 448	1 237	17,1	776	656	18,3
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	309	294	5,1	171	158	8,2
EBIT	Mio. €	16	9	77,8	17	15	13,3
Adjusted EBIT	Mio. €	26	9	188,9	29	15	93,3
EBITDA*	Mio. €	60	40	50,0	45	31	45,2
Segmentinvestitionen	Mio. €	38	48	-20,8	23	28	-17,9
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	33 614	32 531	3,3	33 614	32 531	3,3

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die LSG Sky Chefs-Gruppe umfasst 157 Unternehmen und ist mit ihren Standorten an 210 Flughäfen in 50 Ländern vertreten. In Ergänzung zu ihrer Position als Weltmarktführer im Airline-Catering baut das Unternehmen sein Angebot sukzessive um ergänzende Produkte und Dienstleistungen für Fluggesellschaften aus. Dazu zählen die Konzeption konsumentenorientierter Bordverkaufsprogramme, die Entwicklung funktionaler Bordserviceequipments, der dazugehörigen Logistik sowie das Betreiben von Airport-Lounges. Über das Kundensegment der Airlines hinaus expandiert die LSG Sky Chefs-Gruppe im Catering von Bahnunternehmen sowie mit Einzelhandelsketten mit innovativen Food- und Servicekonzepten.

Markt und Wettbewerb Das Wettbewerbsumfeld der LSG Sky Chefs-Gruppe ist nach wie vor durch einen intensiven Preiskampf und fortschreitende Konsolidierung geprägt. Zusätzlich verändert sich die Nachfragestruktur der Fluggesellschaften, die ihren Bordservice vermehrt auf Bordverkaufsprogramme umstellen und Ausschreibungen zunehmend modular aufbauen. Die LSG Sky Chefs-Gruppe positioniert sich im veränderten Marktumfeld durch die Anreicherung ihres Angebotsportfolios mit Kompetenzen in der Konsumentenforschung sowie im Retailmanagement.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Das anhaltende weltweite Passagierwachstum sowie Wechselkurseinflüsse führten in nahezu allen Regionen der LSG Sky Chefs-Gruppe zu weiteren, teils deutlichen Umsatzzuwächsen. In Tampa, Florida, eröffnete LSG Sky Chefs im Juni einen neuen Betrieb, um die steigende Nachfrage in diesem Markt bedienen zu können. In Santiago de Chile wurde mit dem Neubau einer Produktionsstätte begonnen. Wichtige Kundenverträge konnten neu gewonnen oder verlängert werden. Dazu zählen die Belieferung von Delta an ihrem wichtigen Drehkreuz in Detroit für weitere fünf Jahre sowie die Ausweitung des Geschäfts mit Azul im Rahmen ihrer internationalen Expansion. Im Equipmentbereich wurde die Tochtergesellschaft SPIRIANT von Qantas als Partner für das neue Economy Class-Konzept ausgewählt. Im Einzelhandelssektor konnte das Unternehmen einen umfangreichen Vertrag mit Starbucks in Chile gewinnen. Die im Rahmen von SCORE begonnenen Programme werden unter dem strategischen Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ konsequent weiterverfolgt.

Auf der branchenführenden Messe „World Travel Catering & Onboard Services Expo“ präsentierte die LSG Sky Chefs-Gruppe ein integriertes Produkt- und Serviceportfolio, welches auf die individuellen Lifestyles und Bedürfnisse von Passagieren zugeschnitten ist. Der Fokus der LSG Sky Chefs-Gruppe auf Qualität und Nachhaltigkeit ihrer Leistungen wurde erneut durch vielfache Auszeichnungen bestätigt. Zu den wichtigsten Anerkennungen zählen drei QSAI (Quality and Safety Alliance In-flight Catering Program)-Medaillen sowie die QSAI-Anerkennung von München als weltweit bestem Cateringbetrieb. SPIRIANT erhielt für das Design des Lufthansa Premium Economy Class-Geschirrs die renommierten Auszeichnungen „Good Design Award“ sowie „Red Dot Award“.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung In der ersten Jahreshälfte hat sich der Umsatz des Geschäftsfelds Catering positiv entwickelt. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum vor allem währungsbedingt um 17,1 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Gesellschaften trugen mit 8 Mio. EUR zum Umsatzzuwachs bei. Der Außenumsatz stieg auf 1,1 Mrd. EUR (+20,8 Prozent). Der Innenumsatz hat sich um 5,1 Prozent auf 309 Mio. EUR erhöht. Die sonstigen Erträge lagen mit 33 Mio. EUR um 7 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist vor allem auf gestiegene Wechselkursgewinne zurückzuführen. Insgesamt erhöhten sich die Gesamterlöse um 218 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR. Die betrieblichen Gesamtaufwendungen waren mit 1,5 Mrd. EUR um 17,1 Prozent höher als im Vorjahr. Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen aufgrund des erhöhten Umsatzvolumens und währungsbedingt um 15,3 Prozent auf 625 Mio. EUR. Der Personalaufwand stieg im Wesentlichen ebenfalls währungs- und mengenbedingt um 18,2 Prozent auf 546 Mio. EUR. Die Abschreibungen lagen mit 44 Mio. EUR um 13 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hauptsächlich mengen- und währungsbedingt auf 250 Mio. EUR (+15,2 Prozent) erhöht. Das Beteiligungsergebnis lag mit -0,4 Mio. EUR über Vorjahresniveau (Vorjahr: -2 Mio. EUR). LSG Sky Chefs konnte in der ersten Jahreshälfte das EBIT um 7 Mio. EUR auf 16 Mio. EUR steigern. Das Adjusted EBIT lag mit 26 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) vor allem aufgrund eines Wertminderungsaufwands deutlich über dem EBIT. Die Segmentinvestitionen fielen mit 38 Mio. EUR um 10 Mio. EUR geringer aus als im Vorjahreszeitraum.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	April – Juni 2015	April – Juni 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	262	317	-17,4	110	159	-30,8
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	128	189	-32,3	44	94	-53,2
EBIT	Mio. €	-100	-33	-203,0	-19	-13	-46,2
Adjusted EBIT	Mio. €	-140	-33	-324,2	-47	-13	-261,5
EBITDA*	Mio. €	-80	-6	-1 233,3	-10	-11	9,1
Segmentinvestitionen	Mio. €	8	12	-33,3	3	5	-40,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	5 749	6 131	-6,2	5 749	6 131	-6,2

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

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

Entwicklung Gesellschaften AirPlus ist einer der führenden weltweiten Anbieter von Lösungen, die das Bezahlen und Auswerten von Geschäftsreisen ermöglichen. Im Juni dieses Jahres wurden die AirPlus-Firmenkreditkarten erneut als Gesamtsieger im Corporate-Cards-Test des Fachportals kreditkarten.net ausgezeichnet.

Das erste Halbjahr 2015 zeichnete sich durch ein starkes internationales Geschäftsreisewachstum aus: AirPlus-Kunden weltweit haben in den ersten sechs Monaten 9,6 Prozent mehr für Geschäftsreisen ausgegeben als im Vorjahreszeitraum. Allein für die Kategorie „Flug“ haben Unternehmen 6,8 Prozent mehr ausgegeben und 3,2 Prozent mehr geschäftliche Flugreisen gebucht.

Auch das Ergebnis entwickelte sich positiv. Die Steigerung des EBIT um 45,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 29 Mio. EUR ist bedingt durch die Entwicklung des Abrechnungsvolumens, aber auch durch positive Währungseffekte. Das Adjusted EBIT lag ebenfalls bei 29 Mio. EUR (+45,0 Prozent).

Die Nachfolgesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services sind in unterschiedlichen Branchen tätig.

Der bisherige Geschäftsbereich Airline Solutions führt die Marke Lufthansa Systems fort. Die Nachfrage nach Digitalisierung, Mobility und Big-Data-Themen nimmt stetig zu und wird die Rolle der IT in den Fluggesellschaften grundlegend ändern. Lufthansa Systems hat diese Trends frühzeitig erkannt, in ihre etablierten Lösungen integriert und will mit weiteren innovativen Lösungen der Airline-IT neue Impulse geben. Zum Kundenstamm zählen mehr als 300 Airline-Kunden.

Lufthansa Industry Solutions ist ein IT-Dienstleistungsunternehmen für Prozessberatung und Systemintegration. Der separate Markt für IT-Dienstleistungen entwickelt sich positiv, bedingt durch den Handlungsdruck der Unternehmen, die digitale Transformation zügig zu gestalten. Lufthansa Industry Solutions profitiert von der Dynamik des Markts und gehört zu den 25 führenden IT-Beratungshäusern in Deutschland. Die Kundenbasis umfasst mit rund 150 Kunden sowohl mittelständische Unternehmen als auch DAX-30-Konzerne.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die Nachfolgesellschaften der Lufthansa Systems im Berichtszeitraum ein EBIT in Höhe von 61 Mio. EUR und lagen damit 46 Mio. EUR über dem Vorjahreszeitraum. Diese signifikante Erhöhung des EBIT ist im Wesentlichen auf eine Kaufpreisanpassung im Rahmen des Verkaufs des Infrastrukturbereichs der ehemaligen Lufthansa Systems AG an die IBM Gruppe zurückzuführen. Das Adjusted EBIT lag bei 19 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR).

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 696 Mio. EUR über dem Vorjahreswert (+117,5 Prozent). Die betrieblichen Aufwendungen stiegen auf 905 Mio. EUR (+119,7 Prozent). Das EBIT belief sich auf -209 Mio. EUR (Vorjahr: -92 Mio. EUR), das Adjusted EBIT erreichte -208 Mio. EUR (Vorjahr: -92 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis ist im Wesentlichen durch höhere Kursverluste im Vergleich zum Vorjahr geprägt.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war weiterhin geprägt durch ein negatives Kursergebnis, welches in diesem Segment verbucht wird. Die Gesamterlöse stiegen auf 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 917 Mio. EUR), während die betrieblichen Aufwendungen auf 1,5 Mrd. EUR stiegen (Vorjahr: 966 Mio. EUR). Der Anstieg in den Erlösen wie auch in den Aufwendungen ist bedingt durch stark erhöhte Kursgewinne und -verluste. Das EBIT betrug -100 Mio. EUR (Vorjahr: -33 Mio. EUR), das Adjusted EBIT -140 Mio. EUR (Vorjahr: -33 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

Die Lufthansa Group ist gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken und Chancen ausgesetzt. Die stets aktuellen Managementsysteme sorgen für frühzeitiges Erkennen und Steuern von Risiken und Chancen. Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement-System und zur Risiko- und Chancensituation der Lufthansa Group finden Sie im „Geschäftsbericht 2014“ [ab S. 100](#).

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2015 haben sich im Vergleich dazu folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben.

Ein Austritt Griechenlands aus der Eurozone ist nach wie vor möglich. Unverändert werden die Auswirkungen auf andere EU-Mitglieder sowie auf die wirtschaftliche Erholung der Eurozone insgesamt als gering eingeschätzt. Als Folge ist insbesondere eine erhöhte Volatilität des Anleihemarkts möglich.

Die chinesische Regierung hat auf den Verfall der chinesischen Aktienkurse im Juni mit einer Reihe von Maßnahmen reagiert. Ein weiter anhaltender Kursverfall könnte sich rasch auf die Realwirtschaft auswirken und die eingeleiteten Schritte zur Belebung der chinesischen Wirtschaft zunichtemachen. Eine signifikante Konjunkturabschwächung in China könnte die gesamte Weltwirtschaft in Mitleidenschaft ziehen.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen ist weiterhin sehr volatil. Gegenüber dem ersten Quartal 2015 hat sich die Erhöhung des Bewertungszinssatzes für die zu bilanzierenden Pensionsverpflichtungen entlastend ausgewirkt. Langfristige Entlastungen hängen auch von den angestrebten neuen Versorgungsmodellen als Gegenstand der laufenden Tarifverhandlungen ab.

Aufgrund des Unfalls der Germanwings-Maschine am 24. März 2015 dauern behördliche Ermittlungen zumindest in Deutschland, Frankreich und Spanien weiter an. Für zivilrechtliche Ansprüche Hinterbliebener besteht nach heutigem Stand ausreichender Versicherungsschutz. Erste Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Flugsicherheit sind bereits umgesetzt, weitere befinden sich in Abstimmung.

Für Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo besteht weiterhin ein hohes Risiko von Arbeitskämpfen in Deutschland. Die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit hat Anfang Juli 2015 die Schlichtung abgebrochen und neue Streiks angekündigt. Für die übrigen Beschäftigungsgruppen finden, nach dem ergebnislosen Ende der Schlichtung zur Alters- und Übergangsvorsorge, wieder Gespräche und Verhandlungen für den Kabinenbereich beziehungsweise Tarifverhandlungen für das Bodenpersonal statt.

Neben der Schädigung der Reputation der Lufthansa Group als zuverlässigem Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und streikbedingter Zusatzkosten.

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

Nachtragsbericht

Seit dem 30. Juni 2015 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist, die nicht bereits berichtet wurden.

Prognosebericht

BIP-Wachstum

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2015.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Nach einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,7 Prozent im Jahr 2014 wird für das Geschäftsjahr 2015 mit einem Wachstum von 2,6 Prozent gerechnet. Ursache für diese im Vergleich zum Vorjahr geringfügig schwächere wirtschaftliche Entwicklung ist vor allem das wetterbedingt schwache erste Quartal der US-Wirtschaft. Von der chinesischen Wirtschaft gehen derzeit gemischte Signale aus. Insgesamt gilt die weltwirtschaftliche Lage aber als stabil. Die am stärksten wachsende Weltregion ist Asien/Pazifik mit einer erwarteten Wachstumsrate von 4,7 Prozent. Für Nordamerika wird ein Wachstum von 2,2 Prozent erwartet, während Südamerika nur um 0,5 Prozent wachsen soll.

Für die Europäische Union wird 2015 ein Wirtschaftswachstum von 1,8 Prozent prognostiziert. Zu den wachstumsstarken Ländern der Europäischen Union sollen Irland mit 4,0 Prozent, Spanien mit 2,9 Prozent und Großbritannien mit 2,4 Prozent zählen. Für Deutschland wird eine Wachstumsrate von 1,7 Prozent prognostiziert. Griechenland ist das einzige Land der Europäischen Union, für das in 2015 eine negative Wachstumsrate erwartet wird. Wie stark diese Kontraktion ausfällt, ist insbesondere von der weiteren Entwicklung in der Schuldenkrise abhängig.

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

Die Entwicklung des Euros wird voraussichtlich weiterhin von den Maßnahmen der Zentralbanken sowie dem Ausgang der Verhandlungen der Eurostaaten zur Fortführung der Währungsunion bestimmt. Mindestens bis zum Jahresende ist mit einer Fortsetzung der allgemeinen Euro-Schwäche zu rechnen. Das größte Abwertungspotenzial liegt derzeit laut Analystenmehrheit gegenüber dem US-Dollar (5 Prozent), dem Chinesischen Renminbi (4 Prozent), dem Japanischen Yen (3 Prozent) sowie gegenüber dem Britischen Pfund (2 Prozent). Den Schweizer Franken betreffend ist bis zum Jahresende von leichten Wechselkursschwankungen um das derzeitige Wechselkursniveau auszugehen.

Branchenausblick Die IATA rechnet unter Berücksichtigung der Prognosen für das weltweite Wirtschaftswachstum mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 6,7 Prozent für 2015 (Vorjahr: 6,0 Prozent), welches sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich darstellen soll. Der Branchenverband prognostiziert das höchste Wachstum für den Mittleren Osten (12,9 Prozent), gefolgt von Asien/Pazifik (8,1 Prozent), Europa (6,8 Prozent), Lateinamerika (5,1 Prozent) und Nordamerika (3,0 Prozent).

Ausblick Lufthansa Group Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres haben sich die Ergebnisse der Lufthansa Group in einem von volatilen Einflussfaktoren geprägten Umfeld solide entwickelt. Alle operativen Geschäftsfelder haben zu der erreichten Ergebnisverbesserung beigetragen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum waren Lufthansa Passage, SWISS und Lufthansa Technik besonders erfolgreich.

Umfangreiche Streiks bei Lufthansa Passage (inklusive Germanwings) sowie Ergebnisbelastungen aus der Abwertung des Venezolanischen Bolivars und Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in den kommenden Jahren verhinderten eine noch bessere Ergebnisentwicklung bei Lufthansa Passage. Die Airlines der Lufthansa Group profitierten insbesondere von deutlich gesunkenen Treibstoffkosten. Diese überkompensierten die insgesamt negativen Währungseinflüsse.

Die Service-Gesellschaften entwickelten sich ebenfalls positiv. Die Lufthansa Group bewegte sich damit im Rahmen der operativen und finanziellen Prognose vom Beginn des Geschäftsjahres.

Passage Airline Gruppe entwickelt sich regional weiterhin unterschiedlich Die Nachfrage wird sich für die Passage Airline Gruppe auch weiterhin regional unterschiedlich entwickeln. Das gilt ebenso für die Durchschnittserlöse. Während auf den wichtigen Strecken nach Nordamerika insbesondere währungsbedingt höhere Durchschnittserlöse erzielt werden dürften, ist wegen des weiter steigenden Wettbewerbs für das Asien-, Afrika- und Europa-Geschäft mit sinkenden Durchschnittserlösen zu rechnen. Im Vorjahr stabilisierte sich die operative Entwicklung im zweiten Halbjahr, sodass eine relative Verbesserung der Kennzahlen gegenüber dem Vorjahr zum Jahresende 2015 zunehmend anspruchsvoller wird. Der Einfluss der Wechselkurse nimmt ab September hingegen tendenziell ab.

Prognose operative Kennzahlen Passage Airline Gruppe

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

* Währungsbereinigt.

Für das Gesamtjahr erwartet Lufthansa Passage unverändert eine deutliche Steigerung des Ergebnisniveaus. Die absolute Höhe des Ergebnisses von Lufthansa Passage zum Jahresende wird neben der Entwicklung der Nachfrage in besonderem Maße auch von der Entwicklung der Treibstoffkosten und der Wechselkurse abhängen. Weitere Ergebnisbelastungen aus möglichen Streiks verschiedener Tarifgruppen sind möglich. Deren etwaige Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung können zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht sinnvoll abgeschätzt werden und sind daher auch nicht Teil der Prognose.

SWISS rechnet nun mit einem Adjusted EBIT, das deutlich über Vorjahresniveau liegt. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen, mit den eingeleiteten Kapazitäten- und Steuerungsmaßnahmen sowie mit der weiteren konsequenten Umsetzung zahlreicher SCORE-Projekte geht SWISS, gestützt durch einen niedrigen Ölpreis, im Saldo von einer positiven Ergebnisentwicklung im Jahresergebnis in Euro aus.

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

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

Übrige Geschäftsfelder erwarten unverändert stabilen

Geschäftsverlauf Aufgrund der Geschäftsentwicklung im zweiten Quartal und mit Blick auf die sich abzeichnende Schwäche im chinesischen Markt geht das Geschäftsfeld Logistik für 2015 nun von einem Adjusted EBIT deutlich unter Vorjahresniveau aus. Das EBIT wird wegen einer umfangreichen außerplanmäßigen Abschreibung noch deutlicher unter Vorjahr erwartet. Die Umsatzerlöse werden aufgrund gesunkener Kerosinzuschläge, aber gleichzeitig positiver Wechselkursentwicklung ungefähr auf Vorjahreshöhe liegen. Lufthansa Cargo wird ihre Kapazitäten weiterhin marktgerecht steuern und an die jeweilige Nachfragesituation anpassen, um eine möglichst hohe Kapazitätsauslastung und stabile Durchschnittserlöse zu erzielen.

Lufthansa Technik erwartet für 2015 nun ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr. Das EBIT wird das Vorjahresniveau trotz mit dem Markt wachsender Umsätze voraussichtlich nicht erreichen.

Dies liegt primär an dem deutlichen Unterschied der beiden Größen im Vorjahreszeitraum. Weitere Gründe sind erhöhte Aufwendungen für innovative Produktentwicklungen, Wachstumsprojekte und der Ausbau der Verbundstruktur.

LSG Sky Chefs rechnet für das Gesamtjahr 2015 unverändert mit einem Umsatz und einem Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Zur mittel- und langfristigen Ergebnissteigerung sollen die laufenden Programme zur Effizienzverbesserung sowie Veränderungen des Geschäftsmodells, insbesondere in den Märkten Europas und Nordamerikas, maßgeblich beitragen.

Ergebnisprognose wird bestätigt Die Lufthansa Group erwartet für das Geschäftsjahr 2015 unverändert ein Adjusted EBIT von mehr als 1,5 Mrd. EUR vor Streikkosten. Die Kosten der bisherigen Streiks bei Lufthansa Passage und Germanwings belasten das Ergebnis im Gesamtjahr mit rund 100 Mio. EUR. Aufgrund der wieder gesunkenen Treibstoffkostenprognose und des Geschäftsverlaufs im zweiten Quartal ergeben sich nach Einschätzung des Vorstands nun mehr Chancen als Risiken.

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

Ergebnisprognosen 2015 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Januar– Juni 2015

in Mio. €	Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014*	April – Juni 2015	April – Juni 2014*
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	12 123	11 466	6 704	6 305
Andere Betriebserlöse	3 242	2 700	1 688	1 399
Umsatzerlöse	15 365	14 166	8 392	7 704
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	99	82	23	36
Sonstige betriebliche Erträge	1 500	864	663	388
Materialaufwand	-8 644	-8 264	-4 667	-4 331
Personalaufwand	-3 923	-3 646	-2 001	-1 848
Abschreibungen	-851	-695	-477	-355
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3 116	-2 313	-1 370	-1 191
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	430	194	563	403
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	15	5	28	18
Übriges Beteiligungsergebnis	18	17	16	12
Zinserträge	117	91	23	41
Zinsaufwendungen	-171	-213	-79	-102
Übrige Finanzposten	572	-153	74	-124
Finanzergebnis	551	-253	62	-155
Ergebnis vor Ertragsteuern	981	-59	625	248
Ertragsteuern	-13	-11	-88	-70
Ergebnis nach Ertragsteuern	968	-70	537	178
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-14	-9	-8	-5
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	954	-79	529	173
„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	2,06	-0,17	1,14	0,38

* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Januar– Juni 2015

in Mio. €	Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	April – Juni 2015	April – Juni 2014
Ergebnis nach Ertragsteuern	968	-70	537	178
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	287	10	-46	27
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-548	69	-28	83
Folgebewertung von Cashflow Hedges	571	-50	44	148
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	6	0*	6	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	4	2	-3	-2
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-130	17	-1	-32
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	811	-1 217	3 707	-628
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-209	307	-1 009	173
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	792	-862	2 670	-230
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	1 760	-932	3 207	-52
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-18	-9	-5	-3
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	1 742	-941	3 202	-55

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Konzernbilanz

zum 30. Juni 2015

Aktiva

in Mio. €	30.06.2015	31.12.2014	30.06.2014
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 254	1 197	1 196
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	403	390	382
Flugzeuge und Reservetriebwerke	14 563	13 572	13 159
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	1 244	1 083	982
Übriges Sachanlagevermögen	2 086	2 109	2 076
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	466	445	390
Übrige Beteiligungen	166	776	541
Langfristige Wertpapiere	30	10	20
Ausleihungen und Forderungen	519	515	437
Derivative Finanzinstrumente	1 171	599	278
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	13	11	17
Effektive Ertragsteuerforderungen	33	31	47
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1 193	1 489	1 065
Langfristige Vermögenswerte	23 141	22 227	20 590
Vorräte	715	700	653
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 796	3 995	4 264
Derivative Finanzinstrumente	625	456	397
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	179	147	168
Effektive Ertragsteuerforderungen	106	122	97
Wertpapiere	2 260	1 785	2 777
Bankguthaben und Kassenbestände	1 223	953	957
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	43	89	56
Kurzfristige Vermögenswerte	9 947	8 247	9 369
Bilanzsumme	33 088	30 474	29 959

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	30.06.2015	31.12.2014	30.06.2014
Gezeichnetes Kapital	1 185	1 185	1 180
Kapitalrücklage*	170	170	886
Gewinnrücklagen*	1 894	1 237	1 707
Übrige neutrale Rücklagen	1 507	1 321	1 214
Konzernergebnis	954	55	-79
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	5 710	3 968	4 908
Minderheitenanteile	73	63	56
Eigenkapital	5 783	4 031	4 964
Pensionsrückstellungen	6 580	7 231	6 087
Sonstige Rückstellungen	617	601	576
Finanzschulden	5 080	5 364	4 790
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	107	136	171
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 263	1 179	1 179
Derivative Finanzinstrumente	221	719	522
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	297	239	178
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	14 165	15 469	13 503
Sonstige Rückstellungen	933	953	757
Finanzschulden	712	594	523
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 953	4 635	4 767
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4 563	2 848	4 012
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 002	924	990
Derivative Finanzinstrumente	863	766	171
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	112	228	272
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Vermögensgruppen	2	26	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	13 140	10 974	11 492
Bilanzsumme	33 088	30 474	29 959

* Vorjahreszahlen angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. Juni 2015

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage*	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsrechnung	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 31.12.2013	1 180	886	332	270	236	328	1 166	2 511	313	6 056	52	6 108
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	106	-106	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-207	-207	-6	-213
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Konzern-/ Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-79	-79	9	-70
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	36	10	-	2	48	-910	-	-862	-	-862
Stand am 30.06.2014	1 180	886	368	280	236	330	1 214	1 707	-79	4 908	56	4 964
Stand am 31.12.2014	1 185	170	407	364	236	314	1 321	1 237	55	3 968	63	4 031
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	55	-55	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Konzern-/ Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	954	954	14	968
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-107	287	-	6	186	602	-	788	4	792
Stand am 30.06.2015	1 185	170	300	651	236	320	1 507	1 894	954	5 710	73	5 783

* Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – Juni 2015

in Mio. €	Jan. – Juni 2015	Jan. – Juni 2014	April – Juni 2015	April – Juni 2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	828	1 407	825	762
Ergebnis vor Ertragsteuern	981	-59	625	248
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	847	689	474	349
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	40	28	18	15
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-46	-25	-23	-15
Beteiligungsergebnis	-33	-22	-44	-30
Zinsergebnis	54	122	56	61
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern	-139	-106	-74	-40
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	-668	145	-22	104
Veränderung des Working Capitals ¹⁾	1 491	972	123	197
Operativer Cashflow	2 527	1 744	1 133	889
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1 447	-1 494	-671	-668
Investitionen in Finanzanlagen	-49	-46	-10	-18
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen	-185	-51	-77	-35
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	0*	47	0*	1
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-84	0*	6	0*
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-1	-4	-1	-3
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-1	-4	-1	0*
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	56	104	35	74
Zinseinnahmen	160	166	36	79
Erhaltene Dividenden	44	84	38	32
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-1 507	-1 198	-645	-538
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	-492	-552	-86	-169
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	67	914	39	160
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-1 932	-836	-692	-547
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	201	148	19	114
Rückführung langfristiger Finanzschulden	-434	-1 228	-116	-109
Gewinnausschüttung	-7	-213	-3	-209
Zinsausgaben	-94	-191	-36	-75
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-334	-1 484	-136	-279
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	261	-576	305	63
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	34	-1	-7	5
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.²⁾	1 123	830	1 123	830
Wertpapiere	2 260	2 777	2 260	2 777
Flüssige Mittel	3 383	3 607	3 383	3 607
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	770	-946	342	28

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.²⁾ Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2015: in Höhe von 100 Mio. EUR, 2014: in Höhe von 127 Mio. EUR).

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

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. Juni 2015 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt; die Darstellung erfolgt in verkürzter Form.

Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die zum 1. Januar 2015 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2015 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 zugrunde lagen. Die erstmals ab 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Veränderungen des Konsolidierungskreises hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.07.2014 bis 30.06.2015

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
FG Honest Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	15.07.14		Gründung
Common Ground BRE GmbH, Frankfurt am Main	10.09.14		Gründung
Common Ground CGN GmbH, Frankfurt am Main	10.09.14		Gründung
Common Ground DUS GmbH, Frankfurt am Main	10.09.14		Gründung
Common Ground HAM GmbH, Frankfurt am Main	11.09.14		Gründung
Common Ground BER GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Common Ground HAJ GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Common Ground NUE GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Common Ground STR GmbH, Frankfurt am Main	15.09.14		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	07.10.14		Gründung
Muller Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
SMFL Y Lease, Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Lahm Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Mitsubishi UFJ Lease & Finance Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
IBJ Leasing, Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
NTT Finance, Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	26.02.15		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	26.02.15		Gründung
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Wien, Österreich	01.03.15		Erstmals konsolidiert
Lufthansa WorldShop GmbH, Frankfurt am Main		26.06.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 3, Salzburg, Österreich		18.07.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 11, Salzburg, Österreich		11.12.14	Fusion
AUA 2006 MSN 263 Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln		15.12.14	Liquidation
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Foc-Golf oHG, Grünwald		01.01.15	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 8, Salzburg, Österreich		20.02.15	Fusion
Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH, Innsbruck, Österreich		01.04.15	Fusion
Geschäftsfeld Logistik			
Jettainer Americas, Inc., Wilmington, USA	01.10.14		Erstmals konsolidiert
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	01.01.15		Erstmals konsolidiert
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	01.11.14		Gründung
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	15.10.14		Gründung
Material Marketing Solutions Limited, West Drayton, Großbritannien		20.05.15	Liquidation

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.07.2014 bis 30.06.2015

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Sonstige			
LSY GmbH, Kelsterbach	18.11.14		Gründung
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Kelsterbach	16.12.14		Gründung
INF Services GmbH & Co. KG, Kelsterbach	16.12.14		Gründung
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	17.12.14		Gründung
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Kelsterbach		19.03.15	Aufspaltung
INF Services GmbH & Co. KG, Kelsterbach		01.04.15	Verkauf

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

in Mio. €	Konzern 30.06.2015	Jahresabschluss 31.12.2014	Konzern 30.06.2014
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	28	54	45
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	15	35	11
Eigenkapital/ Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	2	26	–

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

3) Saisonalität

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

4) Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**Eventualverbindlichkeiten**

in Mio. €	30.06.2015	31.12.2014
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	948	889
Aus Gewährleistungsverträgen	1 091	1 046
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	46	47
Rechtliche Risiken	52	66
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	54	55
	2 191	2 103

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für rechtliche Risiken beziehungsweise für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 52 Mio. EUR (zum 31.12.2014: 66 Mio. EUR) beziehungsweise 54 Mio. EUR (zum 31.12.2014: 55 Mio. EUR) verzichtet.

Aus bereits zum Jahresende 2014 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über sieben Canadair Regional Jet 700 ergaben sich im ersten Halbjahr 2015 finanzielle Zuflüsse von 31 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von vier weiteren Canadair Regional Jet 700 werden bis zum Jahresende 2015 finanzielle Zuflüsse von 17 Mio. EUR erwartet.

Ende Juni 2015 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 17,0 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2014 betrug das Bestellobligo 16,5 Mrd. EUR.

Seit dem 30. Juni 2015 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist, die nicht bereits berichtet wurden.

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 30.06.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	345	–	345
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	345	–	345
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1 451	–	1 451
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	239	61	–	300
Fremdkapitalinstrumente	–	1 963	–	1 963
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt	239	2 024	–	2 263
Vermögenswerte gesamt	239	3 820	–	4 059

Verbindlichkeiten 30.06.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	87	–	87
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	997	–	997
Verbindlichkeiten gesamt	–	1 084	–	1 084

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

Vermögenswerte 31.12.2014

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

Verbindlichkeiten 31.12.2014

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

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

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

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

Finanzschulden

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

Finanzschulden

in Mio. €	30.06.2015		31.12.2014	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 247	1 293	1 468	1 535
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 113	1 109	1 057	1 061
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 432	3 597	3 433	3 584
	5 792	5 999	5 958	6 180

6) Ergebnis je Aktie

	30.06.2015	30.06.2014
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie €	2,06	-0,17
Konzernergebnis Mio. €	954	-79
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	462 772 266	461 074 910
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie €	2,06	-0,17
Konzernergebnis Mio. €	954	-79
+ Zinsaufwand Wandelanleihe Mio. €	0	0
- Laufende und latente Steuern Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis Mio. €	954	-79
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	462 772 266	461 074 910

7) Gezeichnetes Kapital

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

8) Segmentberichterstattung

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

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

Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend dargestellt beziehungsweise angepasst.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–Juni 2015

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €								
Außenumsätze	11 305	1 194	1 593	1 139	15 231	134	–	15 365
davon Verkehrserlöse	10 734	1 166	–	–	11 900	–	223	12 123
Konzerninnenumsätze	337	13	963	309	1 622	128	–1 750	–
Umsatzerlöse	11 642	1 207	2 556	1 448	16 853	262	–1 750	15 365
Übrige betriebliche Erträge	762	15	146	33	956	1 090	–447	1 599
Betriebliche Erträge	12 404	1 222	2 702	1 481	17 809	1 352	–2 197	16 964
Betriebliche Aufwendungen	12 123	1 250	2 444	1 465	17 282	1 468	–2 216	16 534
davon Materialaufwand	7 486	789	1 282	625	10 182	85	–1 623	8 644
davon Personalaufwand	2 258	210	649	546	3 663	263	–3	3 923
davon Abschreibungen	634	104	50	44	832	18	1	851
davon sonstige Aufwendungen	1 745	147	463	250	2 605	1 102	–591	3 116
Beteiligungsergebnis	–4	12	10	0*	18	16	–1	33
davon Ergebnis Equity-Bewertung	–5	11	9	–	15	1	–1	15
EBIT	277	–16	268	16	545	–100	18	463
davon Überleitungspositionen								
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	–5	–66	–	–9	–80	–3	–	–83
Pensionssondereffekte	32	–	–	–	32	–	–	32
Ergebnis Anlagenabgang	1	0*	0*	–1	–	43	3	46
Adjusted EBIT¹⁾	249	50	268	26	593	–140	15	468
Summe der Adjustments								–5
Übriges Finanzergebnis								518
Ergebnis vor Ertragsteuern								981
Gebundenes Kapital ²⁾	10 189	1 167	3 161	1 313	15 830	1 038	–1 655	15 213
davon aus At-Equity- Beteiligungen	88	47	199	126	460	6	–	466
Segmentinvestitionen ³⁾	1 339	96	42	38	1 515	8	–25	1 498
davon aus At-Equity- Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 298	4 660	20 036	33 614	113 608	5 749	–	119 357

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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

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

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

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – Juni 2014

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €								
Außenumsätze	10 639	1 148	1 308	943	14 038	128	–	14 166
davon Verkehrserlöse	10 113	1 128	–	–	11 241	–	225	11 466
Konzerninnenumsätze	318	13	780	294	1 405	189	–1 594	–
Umsatzerlöse	10 957	1 161	2 088	1 237	15 443	317	–1 594	14 166
Sonstige Erträge	486	41	142	26	695	600	–349	946
Gesamterlöse	11 443	1 202	2 230	1 263	16 138	917	–1 943	15 112
Betriebliche Aufwendungen	11 469	1 164	2 000	1 252	15 885	966	–1 933	14 918
davon Materialaufwand	7 258	827	1 024	542	9 651	104	–1 491	8 264
davon Personalaufwand	2 112	195	617	462	3 386	264	–4	3 646
davon Abschreibungen	562	30	45	31	668	27	–	695
davon sonstige Aufwendungen	1 537	112	314	217	2 180	571	–438	2 313
Beteiligungsergebnis	–8	7	9	–2	6	16	0*	22
davon Ergebnis Equity-Bewertung	–5	6	7	–3	5	–	–	5
EBIT	–34	45	239	9	259	–33	–10	216
davon Überleitungspositionen								
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	7	–	6	–	13	–	–	13
Pensionssondereffekte	–	–	–	–	–	–	–	–
Ergebnis Anlagenabgang	18	2	6	0*	26	0*	–1	25
Adjusted EBIT¹⁾	–59	43	227	9	220	–33	–9	178
Summe der Adjustments								38
Übriges Finanzergebnis								–275
Ergebnis vor Ertragsteuern								–59
Gebundenes Kapital ²⁾	9 279	1 165	2 750	1 237	14 431	1 112	–1 855	13 688
davon aus At-Equity- Beteiligungen	111	37	105	112	365	6	19	390
Segmentinvestitionen ³⁾	1 233	151	64	48	1 496	12	40	1 548
davon aus At-Equity- Beteiligungen	–	–	1	–	1	–	–	1
Mitarbeiter zum Stichtag	55 858	4 636	19 936	32 531	112 961	6 131	–	119 092

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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

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

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

Angaben nach Regionen Januar–Juni 2015

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	7 700	3 527	1 998	1 807	404	1 495	342	184	12 123
Andere Betriebserlöse	1 283	510	868	679	176	594	176	145	3 242
Umsatzerlöse	8 983	4 037	2 866	2 486	580	2 089	518	329	15 365

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar–Juni 2014

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	7 640	3 418	1 647	1 489	369	1 333	310	167	11 466
Andere Betriebserlöse	1 193	431	660	555	94	500	149	104	2 700
Umsatzerlöse	8 833	3 849	2 307	2 044	463	1 833	459	271	14 166

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Der Vorstand, 27. Juli 2015


Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender

Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

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

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services

Dr. Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Personal und Recht

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Deutschen Lufthansa AG, Köln, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2015, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen unter ergänzender Beachtung des International Standard on Review Engagements „Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity“ (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung,

wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Düsseldorf, den 27. Juli 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven Dr. Bernd Roesse
Wirtschaftsprüferin Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

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

Registereintragung:
Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Patrick Winter

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte
GmbH & Co. KG, Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

Frédéric Depeille

+49 69 696–28013

Patricia Minogue

+49 69 696–28003

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

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

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

Finanzkalender 2015/2016

2015

29. Okt. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2015

2016

17. März Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2015

28. April Hauptversammlung in Hamburg

3. Mai Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2016

2. Aug. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2016

2. Nov. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2016

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2015 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

Da zukunftsgerichtete Aussagen naturgemäß mit Ungewissheiten und in ihren Auswirkungen nicht einschätzbaren Risikofaktoren – wie etwa einer Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – behaftet sind oder zugrunde gelegte Annahmen nicht oder abweichend eintreffen können, besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den Prognosen wesentlich unterscheiden. Lufthansa ist stets bemüht, die veröffentlichten Daten zu kontrollieren und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dennoch kann seitens des Unternehmens keine Verpflichtung übernommen werden, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

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

