



Lufthansa Group



# **Pressekonferenz**

## **3. Quartal 2016**

Carsten Spohr,  
Vorsitzender des Vorstandes

Frankfurt, 2. November 2016

# Überblick Q3 2016

- **Adjusted EBIT von 1.148 Mio. EUR trotz Nachfrageschwäche nur leicht unter Vorjahr**  
MRO und Catering mit positiver Entwicklung, Passagierairlines und Cargo unter Vorjahr
- **Stückerlöse sinken um 6,7%; Geschäftskunden-Nachfrage im Sommer besser als erwartet**  
Eingeleitete Steuerungs- und Kapazitätsmaßnahmen wirken erfolgreich
- **Absolute Kosten sinken weiterhin stärker als Treibstoffkosten**  
Alle wesentlichen Kostenpositionen tragen zu erfolgreicher Entwicklung bei
- **Stückkosten sinken um 2,1%**  
Einmaleffekt aus Tarifvereinbarung mit UFO wirkt darüber hinaus mit 713 Mio. EUR entlastend im EBIT
- **Weitere Reduzierung Kapazitätswachstum für Q4 um 1 Prozentpunkt**  
Gezielte Streckenstreichungen und Kapazitätsanpassungen unterstützen Preisentwicklung
- **Lufthansa Group erwartet in 2016 nun ein Adjusted EBIT „in etwa auf Vorjahresniveau“**  
Annahmen für Q4 2016: RASK -7 bis -8%, CASK exkl. Treibstoff -2 bis -3%, Treibstoffkosten 140 Mio. EUR unter Vorjahr

# Adj. EBIT in 9M auf Vorjahrsniveau; finanzielle Stabilität erhöht

## 9M und Q3 2016 auf einen Blick

Lufthansa Group (in Mio. EUR)	9M 16	9M 15	vs. VJ
Umsatzerlöse	23.870	24.304	-1,8%
davon Verkehrserlöse	18.674	19.486	-4,2%
EBIT	2.330	1.663	+40,1%
Adjusted EBIT	1.677	1.693	-0,9%
Konzernergebnis	1.851	1.748	+5,9%

	Q3 16	Q3 15	vs. VJ
	8.828	8.939	-1,2%
	7.037	7.305	-3,7%
	1.812	1.200	+51,0%
	1.148	1.225	-6,3%
	1.422	794	+79,1%

	9M 16	9M 15	vs. VJ
Operativer Cashflow	3.054	3.160	-3,4%
Netto-Investitionen	1.536	1.960	-21,6%
Free Cashflow	1.518	1.200	+26,5%

	9M 16	GJ 15	vs. GJ 15
Eigenkapitalquote	14,1%	18,0%	-3,9P.
Nettokreditverschuldung	2.201	3.347	-34,2%
Pensionsverpflichtungen <sup>1</sup>	10.537	6.626	+59,0%

Passage Airline KPIs	9M 16	Q3 16
Anzahl Flüge	+2,9%	+3,8%
ASK (Kapazität)	+4,1%	+4,0%
RPK (Absatz)	+1,8%	+2,1%
SLF (Sitzladefaktor)	-1,9P.	-1,6P.
Yield (Durchschn.erlöse)	-4,7%	-5,0%
RASK (Stückerlöse)	-6,7%	-6,9%
CASK <sup>2</sup> (Stückkosten)	-11,9%	-16,5%

<sup>1</sup> IRFS-Rechnungszins – GJ 2015: 2,8%; 9M 2016: 1,5%; <sup>2</sup> inkl. Pensionsänderungen durch Tarifabschluss mit UFO i.H.v. von 713 Mio. EUR

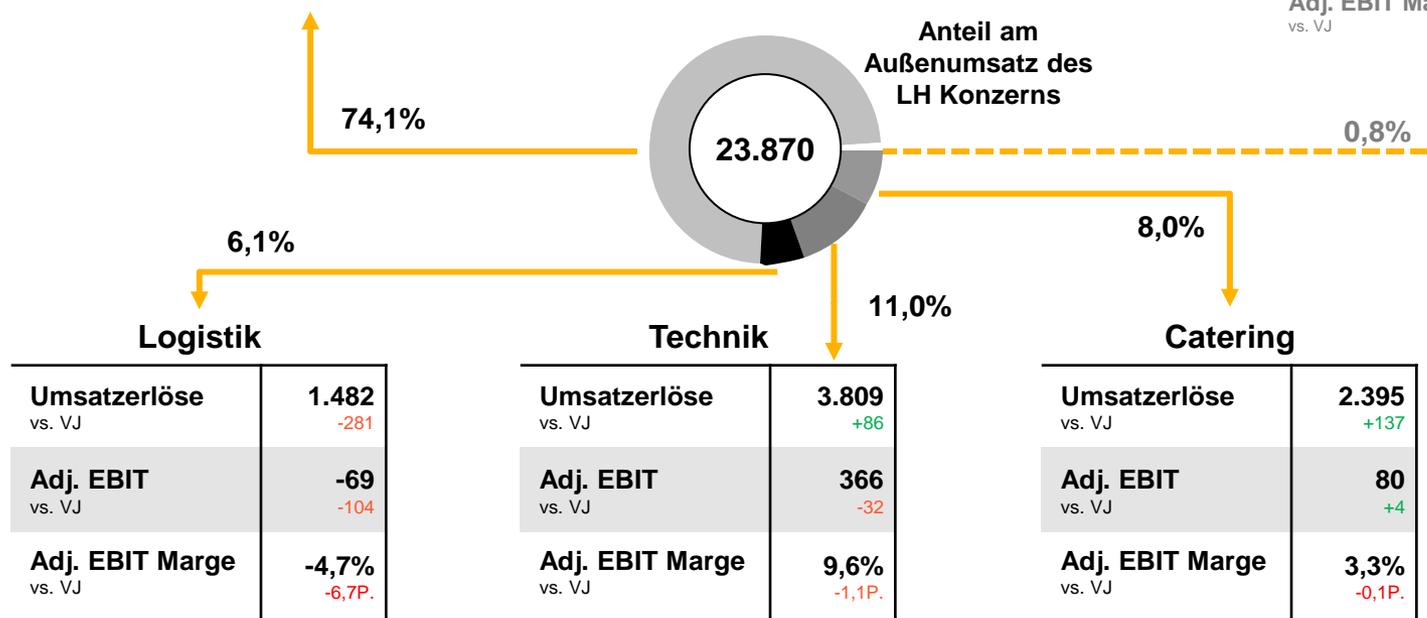
# Lufthansa Passage, Austrian, LSG mit positiver Ergebnisentwicklung

## Übersicht Geschäftsfelder 9M 2016

in Mio. EUR	Passage Airline Gruppe				
<b>Umsatzerlöse</b> vs. VJ	<b>18.166</b> -573	<b>11.767</b> -557	<b>3.347</b> -112	<b>1.637</b> +46	<b>1.562</b> +109
<b>Adj. EBIT<sup>1</sup></b> vs. VJ	<b>1.406</b> +56	<b>955</b> +179	<b>329</b> -46	<b>79</b> +22	<b>-35</b> -95
<b>Adj. EBIT Marge<sup>1</sup></b> vs. VJ	<b>7,7%</b> +0,5P.	<b>8,1%</b> +1,8P.	<b>9,8%</b> -1,0P.	<b>4,8%</b> +1,0P.	<b>-2,2%</b> -6,3P.

### Sonst. & Überleitung<sup>2</sup>

<b>Umsatzerlöse</b> vs. VJ	<b>-1.982</b> +197
<b>Adj. EBIT</b> vs. VJ	<b>-106</b> +60
<b>Adj. EBIT Marge</b> vs. VJ	<b>nmf.</b>



<sup>1</sup> Sun Express und SN Brussels anteilig in PAG enthalten; <sup>2</sup> i. W. AirPlus, IT-Services und Zentralfunktionen enthalten

# Währungsbereinigte Preisentwicklung besser als erwartet

## Operative KPIs Passage Airline Gruppe

Gesamt	9M '16	Q3 '16
Anzahl Flüge	+2,9%	+3,8%
ASK	+4,1%	+4,0%
RPK	+1,8%	+2,1%
SLF	-1,9P.	-1,6P.

Europa	9M '16	Q3 '16
ASK	+2,8%	+3,1%
RPK	+0,5%	+1,4%
SLF	-1,7P.	-1,4P.
Yield	-0,5%	-1,7%
Yield ex Währung	+0,5%	-1,2%
RASK	-2,7%	-3,4%
RASK ex Währung	-1,7%	-2,9%

Asien/Pazifik	9M '16	Q3 '16
ASK	+1,2%	-0,6%
RPK	-0,8%	-2,7%
SLF	-1,6P.	-1,9P.
Yield	-6,0%	-4,7%
Yield ex Währung	-5,1%	-5,6%
RASK	-7,8%	-6,9%
RASK ex Währung	-6,9%	-7,8%

Yield	-4,7%	-5,0%
Yield ex Währung	-3,8%	-4,8%
RASK	-6,7%	-6,9%
RASK ex Währung	-5,8%	-6,7%
CASK inkl. Treibstoff	-11,9%	-16,5%
CASK <sup>1</sup> ex Whrg. & Treibstoff	-2,1%	-2,1%

Amerika	9M '16	Q3 '16
ASK	+10,1%	+10,7%
RPK	+6,5%	+8,1%
SLF	-2,8P.	-2,0P.
Yield	-9,3%	-10,2%
Yield ex Währung	-8,6%	-10,0%
RASK	-12,3%	-12,4%
RASK ex Währung	-11,7%	-12,2%

N. Osten/Afrika	9M '16	Q3 '16
ASK	-6,7%	-8,0%
RPK	-6,2%	-7,8%
SLF	+0,3P.	+0,2P.
Yield	-3,3%	-2,3%
Yield ex Währung	-1,2%	-1,9%
RASK	-2,8%	-2,2%
RASK ex Währung	-0,7%	-1,8%

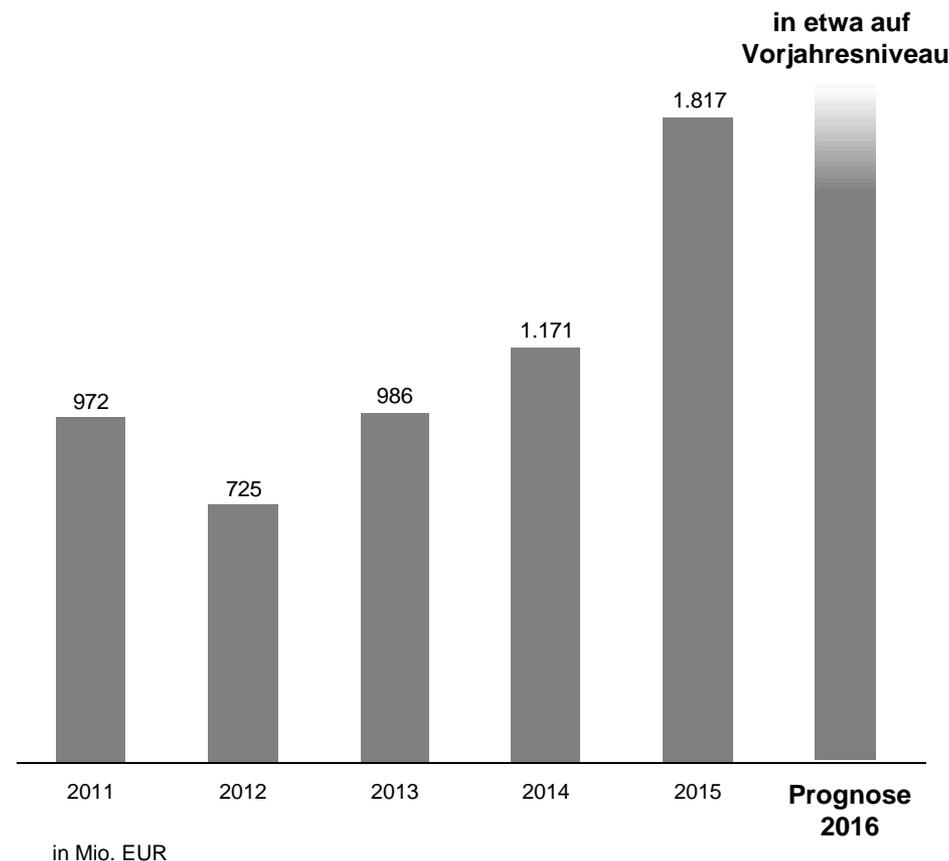
Nordamerika	-5,3%	-8,7%
Südamerika	-21,0%	-15,3%

<sup>1</sup> exkl. Pensionsänderungen durch Tarifabschluss mit UFO i.H.v. von 713 Mio. EUR und Sonderabschreibung auf A340 / B737 i.H.v. 64 Mio. EUR in Q3 16 (Q3 15: 21 Mio. EUR)

# Lufthansa Group erwartet Adj. EBIT 2016 in etwa auf Vorjahresniveau

## Präzisierte Prognose Lufthansa Group 2016

### Lufthansa Group Adjusted EBIT Ist und Prognose



### Überarbeitete Prognose 2016:

- Erwartete Treibstoffkosten: 4,85 Mrd. EUR<sup>1</sup>
  - Verbesserung von ca. 950 Mio. EUR ggü. VJ, davon ca. 140 Mio. EUR im vierten Quartal (bei Brent Forward von 51 USD/bbl; 1,12 USD/EUR)
- Operative Kennzahlen Passagierairlines:
  - ASK Wachstum im Gesamtjahr: +5,2%
  - RASK<sup>2</sup> im vierten Quartal: -7 bis -8%
  - CASK<sup>2</sup> im vierten Quartal: -2 bis -3%
- Andere Geschäftsbereiche im vierten Quartal (Logistik, MRO, Catering und Sonstige) in Summe mit leicht geringerem Ergebnisbeitrag als im vierten Quartal 2015
- Zzgl. Basiseffekt aus Streiks Q4 15 (ca. 100 Mio. EUR)
- EBIT liegt i.W. wegen Tarifabschluss mit UFO um ca. 700 Mio. EUR über dem Adj. EBIT
- Dividendenfähigkeit 2016 unverändert gegeben

<sup>1</sup> Status zum 30.09.2016; Details im Anhang der Präsentation

<sup>2</sup> Stückerlöse exkl. Währung, Stückkosten exkl. Währung und Treibstoff

# Unser Ziel bleibt: #1 für Kunden, Aktionäre, Mitarbeiter und Partner

## Umsetzung der Strategie in den drei strategischen Säulen

# #1

für Kunden, Aktionäre, Mitarbeiter und Partner

### Premium-Netz- Airline-System

#1 in Europa

Premiumpositionierung &  
Kostenoptimierung



Margenverbesserung

### Punkt-zu-Punkt

#1 in Heimatmärkten<sup>1</sup>

Etablierung Eurowings  
als Zweitmarke



Profitables Wachstum

### Aviation Services

#1 weltweit

Partizipation an globaler  
Marktentwicklung



Lufthansa Cargo



Lufthansa Technik

LSGgroup Miles & More

© Lufthansa

... und weitere

Nutzung von Synergien und konsequente Kapitalallokation

<sup>1</sup> Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien



# Erfolgreiche Umsetzung weiterer Erlös- und Kostenoptimierung

## Update Maßnahmen der Netzwerk Airlines

### Laufende Erläsoptimierung

#### Ausbau Premiumprodukt

Beispiele

##### Breitband Internet an Bord



- Beginn Roll-Out auf A320-Flotte
- Relaunch Flynet auf der Langstrecke

#### Fortschritt Digitalisierung

Beispiele

##### Neue Direktanbindungen

Anbindung von mehr als 1.500 IATA-Agenturen weltweit und globalen Key Accounts



#### Ausbau Netzqualität

Beispiele

##### Unterzeichnung Joint Venture mit Air China



- ca. 30 Strecken zwischen EU und China<sup>1</sup>
- ca. 3,5 Mio. Passagiere; 35% Marktanteil
- Harmonisierte Prozesse & Flugpläne
- > 50% Langstrecken-Verbindungen bzw. ca. 7 Mrd. EUR Erlöse der Passage Airline Gruppe via JVs

<sup>1</sup> JV Umfang umfasst Mainland China, d.h. ohne Hong Kong

### Erreichte Kostenoptimierung

#### Flottenerneuerung

Beispiele



- Einführung A320neo & A350 (WiFP 16/17) bei LH Passage; C-Series & B777 bei Swiss
- Senkung wesentlicher Kostenpositionen:
  - Gebühren: flugabhängige Kosten sinken
  - Personal: weniger FTE/ASK
  - Technik: neu ausgerüstete Flugzeuge
  - Abschreibung: moderate Steigerung

**Σ Reduzierung Cash Operating Costs um 20%**

#### Wettbewerbsfähige Tarifstrukturen

Beispiele

##### Tarifabschlüsse für 90% aller MA in Deutschland



Tarifabschluss Kabine mit wesentlichen Effekten auf Wirtschaftlichkeit:

- Reduzierung Pensionsverbindlichkeiten um 0,9 Mrd. EUR
- 0,7 Mrd. EUR positiver Einmaleffekt auf EBIT
- Ergebnisentlastung von ca. 60 Mio. EUR ab 2017
- Berufsbild Flugbegleiter aufgewertet

**Tarifabschluss ver.di mit Umstellung der Altersvorsorge für 33.000 Bodenmitarbeiter**



# Nachhaltig erfolgreich durch nicht kopierbare Marktposition

## Business Model der neuen Eurowings

### Entwicklung im Einklang mit klarer Strategie

- ▶ **#1 oder #2 Position an allen relevanten deutschen Flughäfen (exkl. FRA, MUC):**  
Klarer Marktführer in Märkten mit hoher Kaufkraft
- ▶ **Dezentrale Struktur** des deutschen Marktes und **zentrale Lage** in Europa:  
Hohe Anzahl von Frequenzen und kürzere Streckenlängen führen zu strukturell höheren Stückerlösen und -kosten
- ▶ Klarer Pfad zur **Stückkostensenkung**:  
Flottenwachstum und Verschiebung der Flugzeuge in die wettbewerbsfähigsten Plattformen

**Einzigartige strategische Positionierung und organische Kostenreduzierungen sichern langfristigen Erfolg**

- ▶ Strategische **Wachstums Optionen**
  - Organisches Wachstum und Konsolidierung innerhalb der LH Group
  - Externes Wachstum durch gezielte Partnerschaften in anderen europäischen Märkten

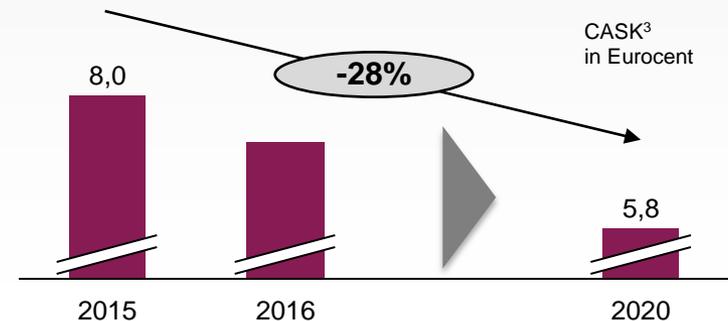
### Einzigartige Marktposition und wettbewerbsfähige Stückkosten

#### Überlegene Marktposition



- Momentan ca. **90 a/c** an **sieben Standorten**, perspektivisch **>160 a/c** an **elf Standorten**<sup>1</sup>
- Mit Abstand **stärkste Marktposition an Heimatstandorten** aller wesentlicher europäischen P2P Airlines

#### Entwicklung Stückkosten 2015 - 2020<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Inkl. Übernahme von Brussels Airlines und Wet Lease von bis zu 35 a/c von Air Berlin; <sup>2</sup> Base Case ohne externes Wachstum; <sup>3</sup> CASK exkl. Treibstoff, ETS, Währungseffekte, Projektkosten



# Aviation Services mit Wachstums- und Effizienzsteigerungszielen

## Individuelle Projekte und Programme je Gesellschaft

### Wachstumsprojekte

### Effizienzsteigerung



- **Entwicklung innovativer Produkte:**  
z.B. myAirCargo
- **Wachstum über Digitalisierung:**  
Buchungsplattformen, Datenanbindung etc.

- Wegfall von **35% der Management-Positionen** beschlossen und in Umsetzung



- **Strategische Partnerschaften:**  
Absichtserklärung über Joint Venture mit MTU unterzeichnet

- **Langfristige Wirtschaftlichkeit Triebwerkswartung:**  
bis zu 80 Mio. EUR Einsparung p.a. bis 2021



- **Ausbau Bordverkaufsprogramme:**  
Retail in Motion
- **Erschließen Geschäftsmöglichkeiten mit Einzelhandel**

- **Flexibilisierung Produktionsnetzwerk:**  
Aufbau Werk in Tschechien

# Konsequente Umsetzung unserer Strategie

## Zusammenfassung und Ausblick

- ▶ **Ergebnis Q3**  
Erfolgreiche Kapazitäts- und Erlössteuerung in schwierigem Marktumfeld; robustes Geschäftsmodell
- ▶ **Prognose 2016**  
Adjusted EBIT „in etwa auf Vorjahresniveau“ erwartet
- ▶ **Ausblick 2017**  
Aktives Kapazitätsmanagement unterstützt Erlöse; sinkende Stückkosten; Re-Orga hebt Synergien
- ▶ **Solides Finanzprofil**  
Investitionen reduziert; Free Cashflow steigt; Tarifabschluss stärkt Bilanz und reduziert Kosten ab 2017
- ▶ **Zukunftsweisende strategische Maßnahmen**  
Stärkung der Eurowings Gruppe durch Wet Leases und Brussels Airlines

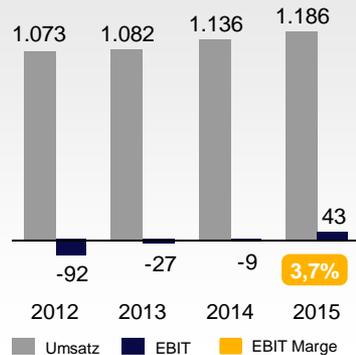
**Anhang**  
– ergänzende Informationen –

# Mögliche Ausübung Call-Option: gute Ergänzung für EW & LH Group

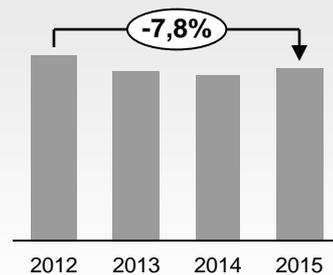
## Unternehmensprofil Brussels Airlines

### Attraktive Kostenposition

#### Finanzkennzahlen



#### CASK exkl. Treibstoff



### Adäquate Flotte und fokussiertes Streckennetz

AR1	12
A320Fam	25
A330	8
< 90-sitzer	3
<b>48*</b>	

#### Langstrecke: 23 Ziele



Fokus auf West-Afrika

#### Kurzstrecke: 78 Ziele



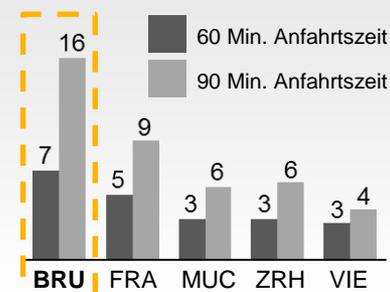
Business- und Leisure-Ziele in ganz Europa

\* Stand Jahresende 2015

### Größtes Einzugsgebiet unter den LH Group Hubs



#### Einwohner in Mio.

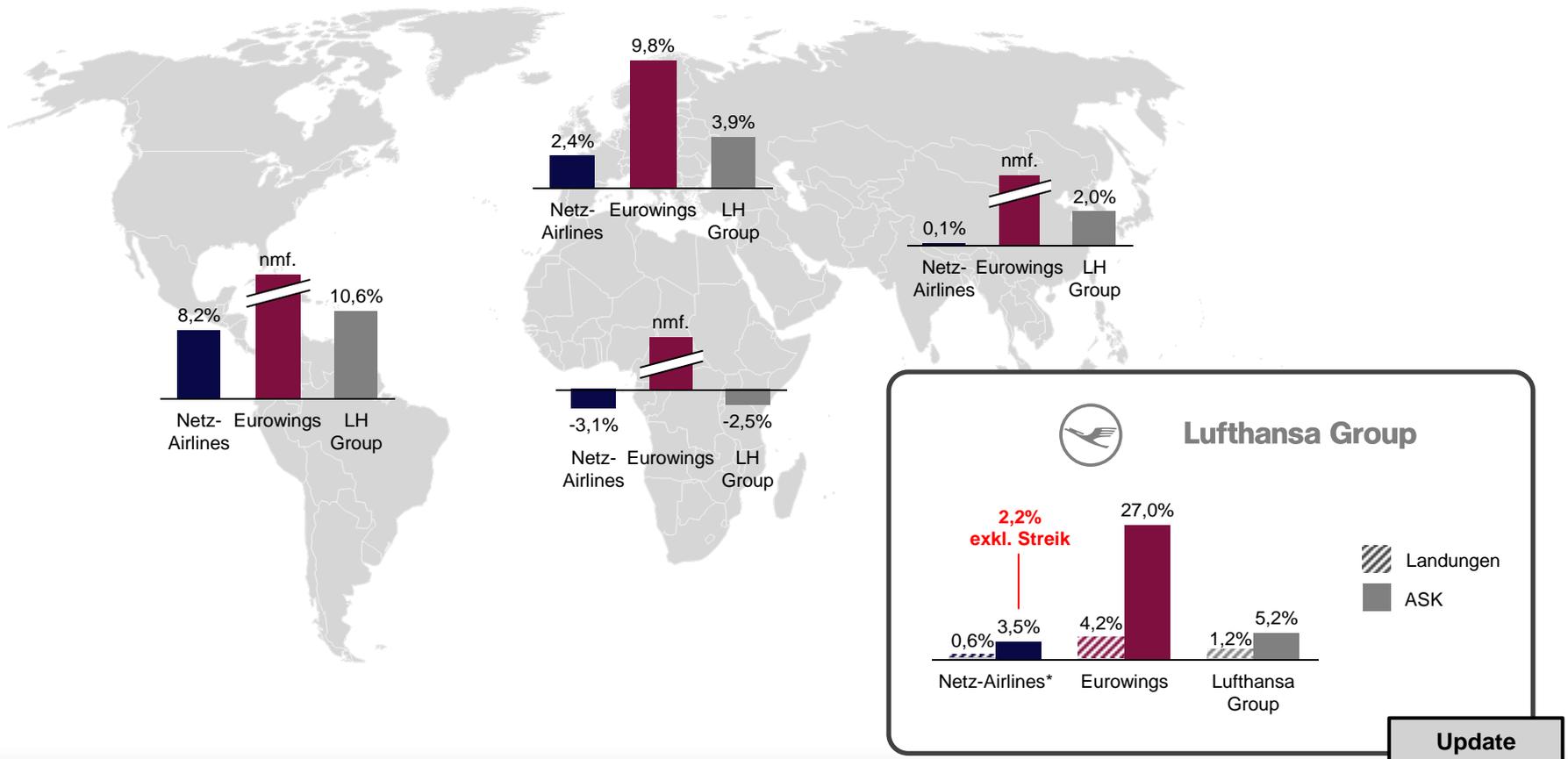


- Hohe Kaufkraft
- Wachsender Markt
- Sitz zahlreicher institutioneller Gremien
- Hohes Geschäfts- und Privatreisepotential

### Strategisch und wirtschaftlich sinnvolle Transaktion

- ▶ Schrittweise kulturelle und technologische Integration; Details derzeit in Abstimmung
- ▶ Senkung der Stückkosten von Eurowings bei voranschreitender Integration
- ▶ Attraktiver Kaufpreis

# Geplantes Wachstum bei Netz-Airlines und Eurowings weiter reduziert Lufthansa Group Kapazitätswachstum 2016 pro Region



► **Netz-Airlines unterhalb des mittelfristigen Wachstumsziels von ca. 3% p.a.**

\* Wachstum in 2016 beinhaltet Basiseffekt aufgrund von Streiks im Vorjahr (1,3P.) und Schaltjahr 2016 (0,3P.)

Stand: Oktober 2016

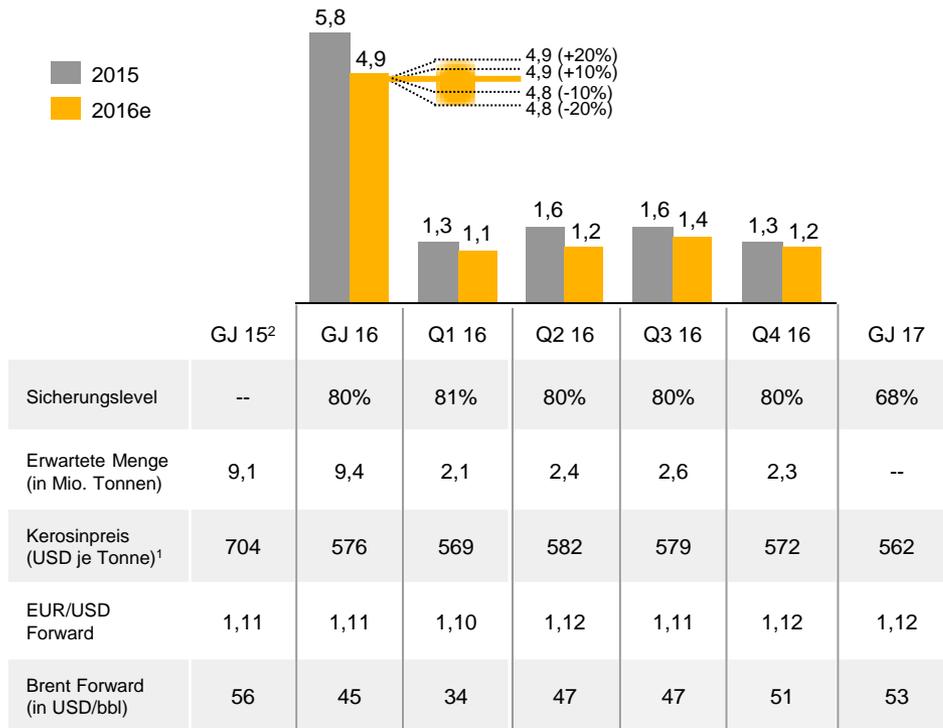
**Anhang**  
– Finanzkennzahlen 9M 2016 –

# Erwartete Treibstoffkosten sinken im Vorjahresvergleich

## Prognose Treibstoffkosten und Sensitivitäten GJ 2016 und 2017

Lufthansa Group Treibstoffaufwand nach Sicherung  
(in Mrd. EUR)

Sensitivitäten bei abweichendem Ölpreis

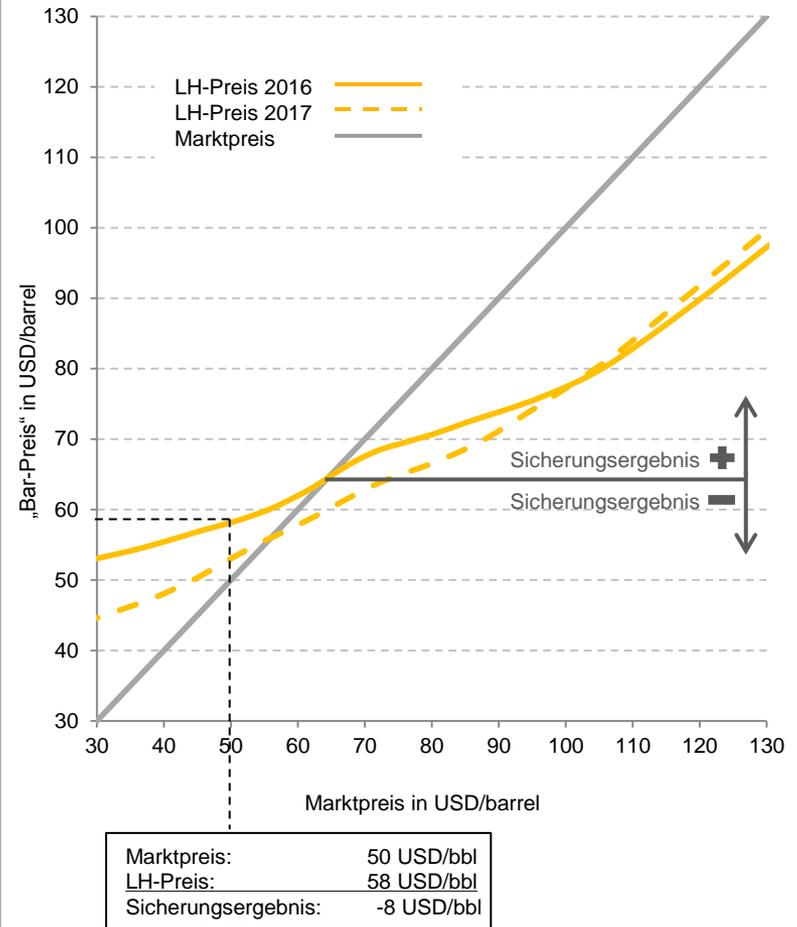


Stand: 30.09.16

<sup>1</sup> inkl. Treibstoffpreissicherung

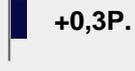
<sup>2</sup> Forwards sind Ist-Zahlen für GJ 15

Lufthansa Group Preiskurve Restjahr 2016 und 2017



# Prognose 2016 führt zu einem Ergebnis in etwa auf Vorjahresniveau

## Prognose operativer Kennzahlen GJ 2015 und 2016

	GJ 15	Prognose GJ 2016	Erläuterung
<b>Anzahl Flüge</b>	 +0,2%	 c. 1,4%	Leichte Erhöhung bei Netz-Airlines; Steigerung i. W. durch Flottenwachstum bei Eurowings
<b>Kapazität (ASK)</b>	 +2,2%	 c. 5,2%	Netz-Airlines +2,2% (zzgl. 1,3P. Streikeffekt); unterhalb des mittelfr. Wachstumsziels von 3% p.a.; Eurowings 27,0% i. W. aufgrund Langstreckenwachstums
<b>Absatz (RPK)</b>	 +2,7%	<b>geringer als Kapazitätswachstum</b>	
<b>Sitzladefaktor (SLF)</b>	 +0,3P.	<b>rückläufig</b>	
<b>Preisniveau (Yield ex. Währung)</b>	 -3,5%	<b>deutlich rückläufig</b>	Rückgang teilw. durch Wachstum Eurowings; Entwicklung bei Netz-Airlines weniger negativ; Preisdruck korreliert mit sinkenden Treibstoffkosten
<b>Stückerlöse (RASK ex. Währung)</b>	 -3,0%	<b>-7% bis -8% im vierten Quartal</b>	
<b>Stückkosten (CASK, ex. Treibstoff, ex. Währung)</b>	 +2,4	<b>-2% bis -3% im vierten Quartal (exkl. Streik)</b>	Starker Stückkostenrückgang bei Eurowings; Weitere Reduzierung bei den Netz-Airlines; Annahmen vorbehaltlich weiterer Streikkosten
<b>Cargo-Kapazität</b>	<b>leicht steigend</b>	<b>leicht rückläufig</b>	Reduzierung der Frachterkapazität; leicht steigende Belly-Kapazitäten der Passagierairlines

# Airlines erwarten nun ein Adj. EBIT über Vorjahr

## Prognose 2016 pro Geschäftsfeld

Geschäftsfeld	Adj. EBIT 2015 (Mio. EUR)	Adj. EBIT Prognose für 2016
Lufthansa Passage	970	über Vorjahr*
SWISS	429	unter Vorjahr
Austrian Airlines	52	über Vorjahr
Eurowings		negatives Ergebnis
Überleitung	54	
<b>Passage Airline Gruppe</b>	<b>1.505</b>	<b>über Vorjahr*</b>
Logistik	74	negatives Ergebnis
Technik	454	deutlich unter Vorjahr
Catering	99	leicht unter Vorjahr
Sonstige	-370	deutlich über Vorjahr
Überleitung	55	
<b>Lufthansa Group</b>	<b>1.817</b>	<b>in etwa auf Vorjahresniveau*</b>

\* Prognose gegenüber 2. Zwischenbericht 2016 geändert

Stand: 02.11.2016

# Absolute Kosten (exkl. Treibstoff) sinken auch im dritten Quartal

## Betriebliche Kosten und Erlöse

Lufthansa Group (in Mio. EUR)	9M 2016	vs. VJ	
Umsatzerlöse	23.870	-1,8%	
Übrige betriebliche Erträge	1.641	-24,9%	
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>25.511</b>	<b>-3,7%</b>	

	Q3 2016	vs. VJ	
	8.828	-1,2%	
	409	-30,1%	
	<b>9.237</b>	<b>-3,0%</b>	

Betriebliche Aufwendungen	23.269	-6,7%	
Betr. Aufw. exkl. Treibstoff	19.573	-4,3%	
Materialaufwand	12.869	-3,3%	
Treibstoff	3.696	-17,8%	
Gebühren	4.373	+1,3%	
Personalkosten	5.221	-11,5%	
Abschreibung	1.283	+1,4%	
Sonst. betr. Aufwendungen	3.896	-12,9%	+2,5% exkl. Kursverluste

	7.523	-10,5%	
	6.164	-10,0%	
	4.586	-1,6%	
	1.359	-12,9%	
	1.595	+2,0%	
	1.237	-37,5%	
	440	+6,3%	
	1.260	-7,0%	+1,3% exkl. Kursverluste

Beteiligungsergebnis	88	-24,1%	
<b>EBIT</b>	<b>2.330</b>	<b>+40,1%</b>	
Überleitung*	-653	n.a.**	
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>1.677</b>	<b>-0,9%</b>	

	98	+18,1%	
	<b>1.812</b>	<b>+51,0%</b>	
	-664	n.a.**	
	<b>1.148</b>	<b>-6,3%</b>	

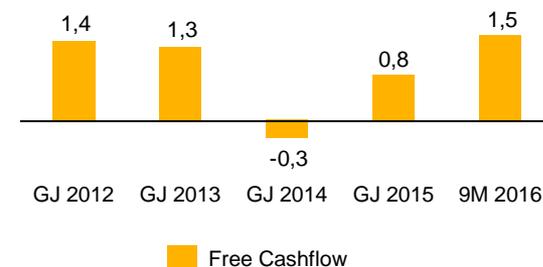
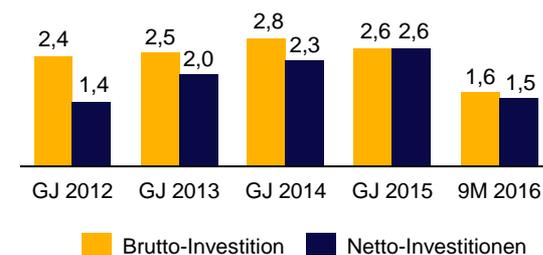
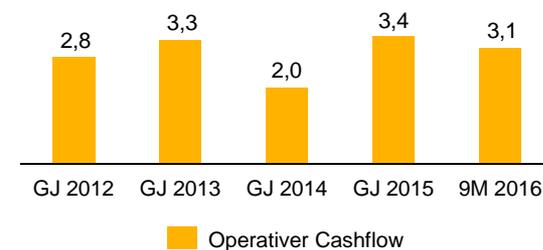
\* Details auf S. 24 der Präsentation

\*\* n.a. = nicht aussagekräftig

# Free Cashflow steigt aufgrund geringerer Investitionen

## Kapitalflussrechnung

Lufthansa Group (in Mio. EUR)	9M 2016	vs. VJ
<b>EBT (Ergebnis vor Steuern)</b>	<b>2.303</b>	<b>308</b>
Abschreibung (saldiert mit Zuschreibungen)	1.340	54
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-49	-3
Beteiligungsergebnis	-88	28
Zinsergebnis	191	67
Erstattete / gezahlte Ertragssteuern	-78	130
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen / Erträge	-1.011	-484
Veränderung des Trade Working Capital	325	219
Veränderung übriger Aktiva / Passiva	121	-425
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>3.054</b>	<b>-106</b>
Nettozu-/abflüsse aus Investitionstätigkeit	-1.536	424
<b>Free Cashflow</b>	<b>1.518</b>	<b>318</b>
Zahlungsmittel + Zahlungsm.-Äquivalente zum 30.09.16*	1.163	328
Wertpapiere	2.327	-635
Flüssige Mittel	3.490	-307



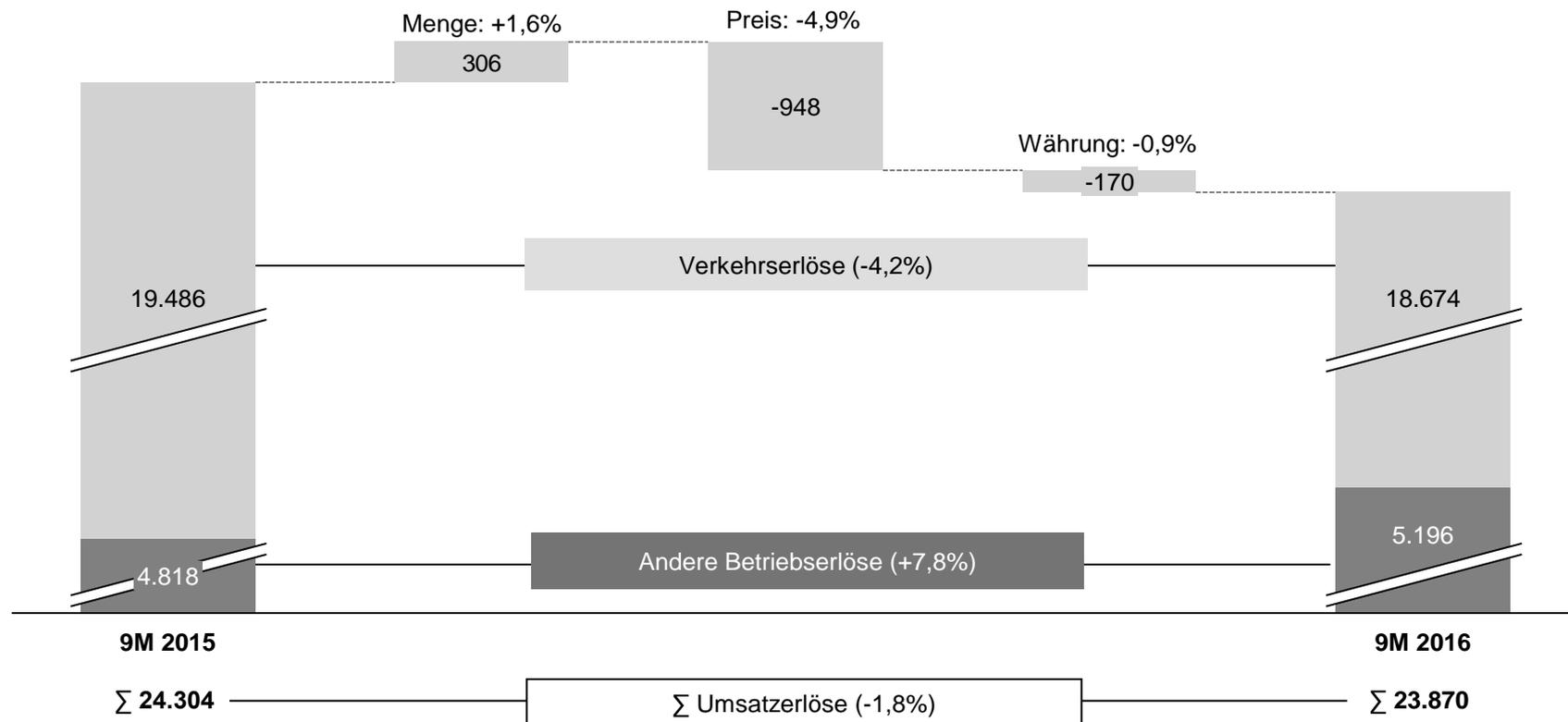
\* Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2016 i.H.v. 124 Mio. EUR, 2015 i.H.v. 84 Mio. EUR)

# Umsatzerlöse und Währungseinfluss

## 9M 2016 vs. 9M 2015

Währungseinfluss auf EBIT (in Mio. EUR)				
Q1	Q2	Q3	Q4	GJ (YTD)
+85	-28	-22		<b>+35</b>

in Mio. EUR

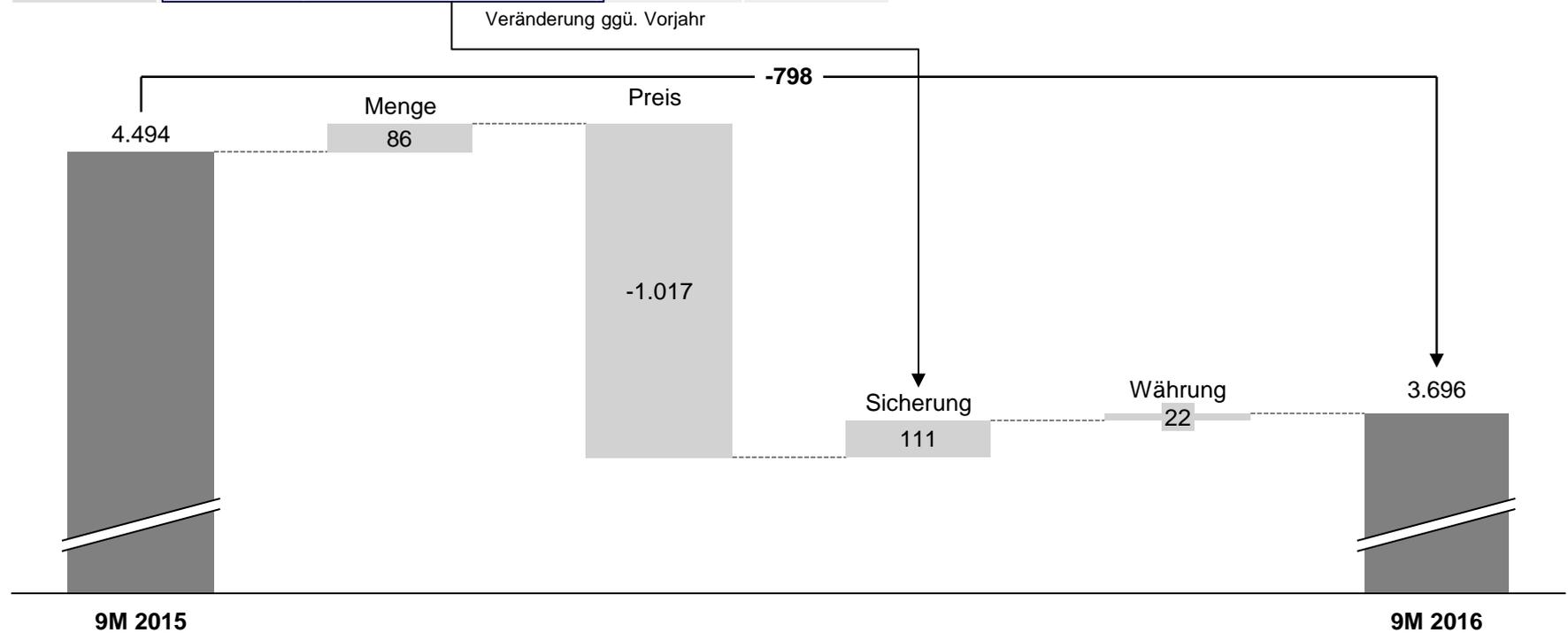


# Treibstoffkosten

## 9M 2016 vs. 9M 2015

Sicherungsergebnis je Quartal (in Mio. EUR)					
	Q1	Q2	Q3	Q4	GJ (YTD)
<b>2015</b>	-203	-205	-271	-309	<b>-988</b>
<b>2016</b>	-336	-235	-219		<b>-790</b>

in Mio. EUR



# Adjusted EBIT und Einmaleffekte

## Quartalsergebnisse 2015-2016

in Mio. EUR

	Q1	Q2	Q3	Q4	6M	9M	Gesamtjahr
<b>Adjusted EBIT 2015</b>	<b>-167</b>	<b>635</b>	<b>1.225</b>	<b>124</b>	<b>468</b>	<b>1.693</b>	<b>1.817</b>
<i>exkl. Streikeffekt</i>	-42	-58	-30	-101	-100	-130	-231
<i>exkl. Wertberichtigung Venezuela</i>	-60	+5	-5	-12	-55	-60	-72
<b>Adjusted EBIT exkl. Einmaleffekte</b>	<b>-65</b>	<b>688</b>	<b>1.260</b>	<b>237</b>	<b>623</b>	<b>1.883</b>	<b>2.120</b>
<b>Adjusted EBIT 2016</b>	<b>-53</b>	<b>582</b>	<b>1.148</b>		<b>529</b>	<b>1.677</b>	
<i>Einmaleffekte</i>	0	0	0		0	0	
<b>Adjusted EBIT exkl. Einmaleffekte</b>	<b>-53</b>	<b>582</b>	<b>1.148</b>		<b>529</b>	<b>1.677</b>	

# Überleitung von EBIT zu Adjusted EBIT pro Segment

## 9M 2016

Segment	EBIT 9M 16 (Mio. EUR)	Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	Pensions- sondereffekte	Ergebnis Anlagenabgang	Adj. EBIT 9M 16 (Mio. EUR)
Lufthansa Passage	1.580	+116	-713	-28	955
SWISS	329				329
Austrian Airlines	83			-4	79
Eurowings	-35				-35
Konsolidierung	52			+26	78

Passage Airline Gruppe	<b>2.009</b>	<b>+116</b>	<b>-713</b>	<b>-6</b>	<b>1.406</b>
Logistik	-63	-3		-3	-69
Technik	365	+1			366
Catering	90	+2	-8	-4	80
Sonstige / Konsolidierung	-71	+1		-36	-106

<b>Lufthansa Group</b>	<b>2.330</b>	<b>+117</b>		<b>-721</b>	<b>1.677</b>
------------------------	--------------	-------------	--	-------------	--------------

# Adjusted EBIT and EBIT pro Quartal 2015

<i>in Mio. EUR</i>	Q1	Q2	Q3	Q4	6M	9M	GJ
<b>Adj. EBIT</b>	<b>-167</b>	<b>635</b>	<b>1.225</b>	<b>124</b>	<b>468</b>	<b>1.693</b>	<b>1.817</b>
<i>Pensionsplanänderungen</i>	0	+32	0	-57	+32	+32	-25
<i>Buchgewinne/-verluste</i>	+22	+24	0	-6	+46	+46	+39
<i>Außerplanmäßige Abwertung</i>	+1	-84	-25	-48	-83	-108	-155
<b>EBIT</b>	<b>-144</b>	<b>607</b>	<b>1.200</b>	<b>13</b>	<b>463</b>	<b>1.663</b>	<b>1.676</b>
<i>Zinsen auf Liquidität</i>							+186
<i>Steuern (25% pauschal)</i>							-466
<i>Kapitalkosten</i>							-1.073
<b>EACC</b>							<b>323</b>
<i>durchschnittlich eingesetztes Kapital</i>							18.195
WACC							5,9%
<b>ROCE</b>							<b>7,7%</b>

# Adjusted EBIT and EBIT pro Quartal 2016

<i>in Mio. EUR</i>	Q1	Q2	Q3	Q4	6M	9M	GJ
<b>Adj. EBIT</b>	<b>-53</b>	<b>582</b>	<b>1.148</b>		<b>529</b>	<b>1.677</b>	
<i>Pensionsplanänderungen</i>	0	0	+721		0	+721	
<i>Buchgewinne/-verluste</i>	+5	+37	+7		+42	+49	
<i>Außerplanmäßige Abwertung</i>	-1	-52	-64		-53	-117	
<b>EBIT</b>	<b>-49</b>	<b>567</b>	<b>1.812</b>		<b>518</b>	<b>2.330</b>	
<i>Zinsen auf Liquidität</i>							
<i>Steuern (25% pauschal)</i>							
<i>Kapitalkosten</i>							
<b>EACC</b>							
<i>durchschnittlich eingesetztes Kapital</i>							
WACC							
<b>ROCE</b>							

## Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in dieser Präsentation veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Lufthansa Konzerns und seiner Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Abschnitt Risiken des Jahresberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrundeliegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen. Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren oder diese 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.