

Die Eurowings Group wird als integraler Bestandteil der Lufthansa Group weitgehend unabhängig von den Network Airlines geführt, um die strukturellen Kostenvorteile des Punkt-zu-Punkt-Modells nicht zu verwässern. Gleichzeitig profitiert sie von der Zugehörigkeit zum weltweit größten Aviation-Konzern und seinem umfangreichen Angebot an Aviation Services.

Führende Position im Bereich Aviation Services soll gesichert und profitables Wachstum erzielt werden

Mit den Gesellschaften der Aviation Services verfügt die Lufthansa Group über mehrere weltweit führende Unternehmen in ihren jeweiligen Märkten. Diese können zielgerichtet weitere Wachstumschancen – organisch, über Partnerschaften oder durch Akquisitionen – nutzen, um die führende Marktposition der Lufthansa Group im Bereich dieser Aviation Services auch zukünftig zu sichern. Die Diversifikation des Beteiligungsportfolios aus Airlines und Aviation Services schafft Synergien und stellt eine wesentliche Stärke der Lufthansa Group dar.

Auch im Bereich Aviation Services stehen eine hohe Kundenorientierung und Qualität im Fokus. Kunden von Lufthansa Cargo profitieren beispielsweise von innovativen Logistikdienstleistungen auf einem erweiterten Streckennetz. Lufthansa Technik baut ihr Angebot durch die Weiterentwicklung des Produkt- und Serviceangebots sowie ihre globale Präsenz aus. Die Kunden der LSG Group profitieren in einem wettbewerbsintensiven Umfeld von flexiblen und individuellen Catering-Angeboten, die ihre jeweiligen Services und Marken wirkungsvoll unterstützen.

Um auch künftig profitabel wachsen zu können, passen die Aviation Services der Lufthansa Group ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an sich ändernde Wertschöpfungsketten und Wettbewerbsbedingungen an. Kontinuierliche Kostensenkungen und umfangreiche individuelle Effizienzprogramme sichern darüber hinaus den wirtschaftlichen Erfolg.

FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

Finanzstrategie zielt auf Steigerung des Unternehmenswerts ab

Mit dem Ziel der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts hat die Lufthansa Group ihre Finanzstrategie im Geschäftsjahr 2017 erneuert. Die drei Dimensionen Steigerung der Profitabilität, Fokussierung des Kapitaleinsatzes und Sicherung der finanziellen Stabilität stehen hierbei im Vordergrund.

Steigerung der Profitabilität

Steuerungssystem forciert Wertschöpfung im Unternehmen

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Profitabilität des Unternehmens. Neben der kontinuierlichen Verbesserung der Erlösqualität soll insbesondere das Kostenmanagement weiter intensiviert werden. Durch eine verstärkte Kostendisziplin, eine zunehmende Flexibilisierung der Kostenstrukturen und eine Steigerung der Produktivität soll die Profitabilität über den gesamten Zyklus der Airline-Industrie hinweg strukturell erhöht werden. Die um Treibstoffkosten und Währungseffekte bereinigten Stückkosten der Passagier-Airlines sollen jährlich um 1 Prozent bis 2 Prozent gesenkt werden. Um dies in sämtlichen Entscheidungsprozessen zu verankern, ist die erfolgsorientierte Vergütung des Managements an die wirtschaftliche Unternehmensentwicklung gekoppelt.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch das Adjusted EBIT gemessen. Die Ermittlung erfolgt ausgehend vom EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern). Dieses wird ausschließlich um aperiodische Sondereffekte aus der Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten sowie aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen bereinigt.

G07 FINANZSTRATEGIE

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts



Steigerung der Profitabilität

- Fokus**
- Nachhaltige Wertschöpfung
 - Verstärktes Kostenmanagement

- Zielgröße**
- Adjusted ROCE und EACC
 - Adjusted EBIT-Marge



Fokussierung des Kapitaleinsatzes

- Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg
- Ausgewogene Investitionsniveaus
- Working Capital Management

- Investitionen
- Dividende



Sicherung der finanziellen Stabilität

- Stabilisierung Investment Grade Rating
- Hedging von Finanzrisiken
- Zugang zu verschiedenen Finanzierungsformen und Aufrechterhaltung angemessener Liquidität

- Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

Die Kapitalrentabilität der Lufthansa Group und der einzelnen Gesellschaften wird durch den Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) gemessen. Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert.

Neben der relativen Verzinsung des eingesetzten Kapitals wird auch die absolute Wertschaffung über den Gewinn nach Kapitalkosten (EACC) ermittelt. Ausgangspunkt für die Ermittlung des EACC ist das EBIT. Dieses muss ausreichend hoch sein, um die aus dem Gewinn resultierenden Steuern und die Renditeerwartung der Kapitalgeber zu decken.

Im Jahr 2017 hat die Lufthansa Group einen Adjusted ROCE von 11,6 Prozent erzielt. Er lag damit um 4,6 Prozentpunkte über Vorjahr. Der EACC lag 2017 bei 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 817 Mio. EUR).

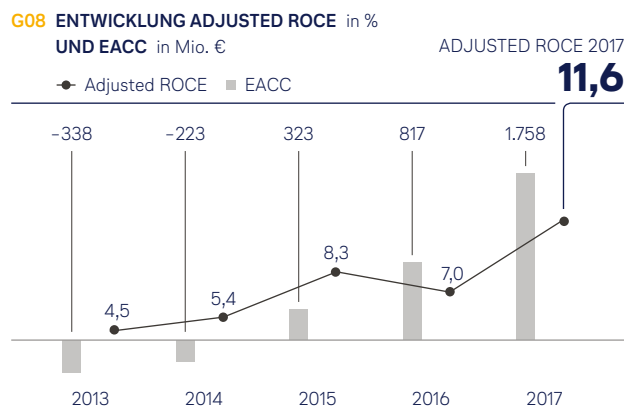
T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE, EACC UND KAPITALKOSTEN

	2017	2016	Veränderung in %
in Mio. €			
Umsatzerlöse	35.579	31.660	12,4
Sonstige betriebliche Erträge	2.382	2.279	4,5
Betriebliche Erträge	37.961	33.939	11,9
Betriebliche Aufwendungen	34.808	31.749	9,6
Beteiligungsergebnis	157	85	84,7
EBIT	3.310	2.275	45,5
Adjusted EBIT	2.973	1.752	69,7
Zinserträge auf Liquidität	178	64	178,1
Steuern (pauschal 25% des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	-872	-585	49,1
Kapitalkosten ¹⁾	-858	-937	-8,5
EACC	1.758	817	115,1
ROCE²⁾ in %	12,8	9,0	3,8 P.
Adjusted ROCE³⁾ in %	11,6	7,0	4,6 P.
Bilanzsumme	36.267	34.697	4,5
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.773	3.040	24,1
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	5.989	5.464	9,6
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.281	2.121	7,5
davon weitere	3.603	3.811	-5,5
Eingesetztes Kapital	20.621	20.261	1,8
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	20.441	19.533	4,6
WACC in %	4,2	4,8	-0,6 P.

¹⁾ WACC x Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

²⁾ (EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern auf Basis des EBIT)/ Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

³⁾ (Adjusted EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern auf Basis des Adjusted EBIT)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital.



T010 ADJUSTED ROCE UND EACC JE GESCHÄFTSFELD

	Adjusted ROCE		EACC	
	2017 in %	2016 in %	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €
Konzern	11,6	7,0	1.758	817
Network Airlines	17,1	11,1	1.622	1.089
Point-to-Point Airlines	4,2	-8,0	-63	-124
Logistik	15,5	-3,4	128	-105
Technik	7,7	8,6	147	142
Catering	3,9	6,0	-17	-15

Verstärktes Kostenmanagement bleibt weiter im Fokus

Zur Steigerung der Profitabilität legt die Lufthansa Group neben der Generierung von Erlöspotenzialen den Fokus insbesondere auf eine kontinuierliche und nachhaltige Reduzierung der Kosten. Dabei werden in allen Geschäftsfeldern Maßnahmen zur Kostenreduktion implementiert und umgesetzt. Für das Geschäftsjahr 2018 haben sich die Geschäftsfelder auf unterschiedliche Themen fokussiert.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Tarifvertragsverhandlungen mit den Piloten bei Lufthansa German Airlines und der ersten vergleichweisen Einigung auf Kostensenkungen mit Fraport treiben die Network Airlines vor allem auch die organisatorische Zusammenführung der kommerziellen Funktionen weiter voran. Die Flottenerneuerung macht bei allen Airlines Fortschritte, das Netzportfolio wird optimiert und Maßnahmen zur Reduktion der Treibstoffkosten werden implementiert.

Im Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines werden die Lieferantenverträge einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen, um weitere Kosteneinsparpotenziale zu identifizieren. Des Weiteren sollen zur Senkung der Technikkosten bestehende Kapazitäten innerhalb der Lufthansa Group genutzt werden. Vorhandene Prozesse werden fortlaufend überprüft und verschlankt.

Das Geschäftsfeld Logistik profitiert von schlankeren Vertriebsstrukturen. Durch die effizientere Gestaltung wichtiger Prozesse und durch Einsparungen erzielte Kostenvorteile schaffen darüber hinaus Flexibilität bei der Entstehung von marktbedingten Überkapazitäten. Weitere Einsparpotenziale liegen in der Überprüfung der Frachterflotte und des Handlings.

Im Geschäftsfeld Technik werden die vorhandenen Standorte und die damit verbundenen Konditionen kontinuierlich überprüft, um dem anhaltenden Preisdruck am Markt zu begegnen. Der Fokus liegt auf der Gestaltung des Arbeitszeitkorridors und der Flexibilisierung hinsichtlich des Einsatzes von Kapazitäten, der Prozesseffizienz und der Komplexitätsreduktion bei der Produktion. Hierzu gibt es bereits geschlossene Vereinbarungen beziehungsweise Verhandlungen mit dem Betriebsrat.

Das Geschäftsfeld Catering hat bereits umfangreiche Programme zur effizienten Gestaltung von Prozessen und Strukturen implementiert und setzt diese kontinuierlich fort. Der Schwerpunkt liegt auf der Transformation des Geschäftsmodells in Europa; hier soll mittels zentralisierter Produktion und dazugehöriger Logistik die Flexibilität erhöht und die Kostenstruktur verbessert werden. Weiterhin fokussiert sich das Unternehmen auf die Zusammenführung der Abläufe in den administrativen und indirekten Bereichen.

Fokussierung des Kapitaleinsatzes

Dividendenpolitik zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab

Die Aktionäre sollen am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Die langjährige Dividendenpolitik sieht eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10 bis 25 Prozent vom EBIT des Konzerns vor. Voraussetzung ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in dieser Höhe zulässt und sonstige Einflussfaktoren dem nicht entgegenstehen. Die Dividendenpolitik sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit vor, die Aktionäre neben der regulären Ausschüttung zusätzlich in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen.

Für das Geschäftsjahr 2017 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 8. Mai 2018 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 377 Mio. EUR oder 11,4 Prozent des EBIT 2017.

Ausgewogenes Investitionsniveau zur Modernisierung der Flotte und zum Erhalt von Flexibilität

Die Lufthansa Group wird auch zukünftig stetig in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie der Infrastruktur investieren. Die langfristigen Investitionsverpflichtungen sollen aber zunehmend flexibilisiert werden. So dienen die bis 2025 bestellten Flugzeuge vorwiegend dem Ersatz älterer Flugzeuge. Sich kurz- und mittelfristig ergebende Marktchancen können über die Aktivierung von Reserveflugzeugen oder die Beschaffung von Gebrauchtflugzeugen dennoch genutzt werden. Die Ausgewogenheit des Investitionsprofils wird hierdurch erhöht und der Kapitaleinsatz stärker fokussiert. So soll auch der Handlungsspielraum für gegebenenfalls weitere Konsolidierungsschritte zunehmend erweitert werden. Die Finanzierung der regelmäßigen Investitionen erfolgt aus dem eigenen Cashflow. Ziel ist es, darüber hinaus einen deutlich positiven Free Cashflow zu generieren. ↗ **G14 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 37.**

Die Bruttoinvestitionen sind im Geschäftsjahr 2017 um 34,4 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR gestiegen. Maßgeblich hierfür waren die Übernahme von Teilen der Air Berlin-Gruppe und allgemein das deutliche Wachstum der Lufthansa Group und ein entsprechend höherer Investitionsbedarf.

Sicherung der finanziellen Stabilität

Investment Grade Ratings sichern finanziellen Handlungsspielraum

Die Beurteilung der Unternehmensbonität mit Investment Grade sichert den finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Die Deutsche Lufthansa AG hält ein Investment Grade Rating bei Standard & Poor's mit der Bewertung BBB-, wobei der Ausblick im April 2017 aufgrund einer erwarteten Stabilisierung des Finanzprofils im Investment Grade-Bereich wieder von „negativ“ auf „stabil“ angehoben wurde. Im August 2017 stuft Moody's das Rating von Non-Investment Grade Ba1 in den Investment Grade-Bereich Baa3 mit „stabilem“ Ausblick hoch. Als Gründe für die verbesserte Bewertung führt Moody's unter anderem die positive Entwicklung des operativen Geschäfts im Jahr 2017, erreichte Kostenreduzierungen und die Stärkung des Finanzprofils an. Zudem verfügt die Deutsche Lufthansa AG seit November 2016 über ein drittes Investment Grade Rating von BBB- von der Ratingagentur Scope Ratings, dessen Ausblick aufgrund des verbesserten Finanzprofils im Dezember 2017 von „stabil“ auf „positiv“ angehoben wurde.

T011 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	2017	2016	2015	2014	2013
Standard & Poor's	BBB-/stabil	BBB-/negativ	BBB-/stabil	BBB-/stabil	BBB-/stabil
Moody's	Baa3/stabil	Ba1/stabil	Ba1/positiv	Ba1/positiv	Ba1/stabil
Scope Ratings	BBB-/positiv	BBB-/stabil			

T012 LUFTHANSA BEWERTUNG DURCH DIE RATINGAGENTUREN

Standard & Poor's (April 2017) ¹⁾	Langfristig: BBB- Kurzfristig: A-3 Ausblick: Stabil	Moody's Investors Service (August 2017) ¹⁾	Langfristig: Baa3 Kurzfristig: Prime-3 Ausblick: Stabil	Scope Ratings (Dezember 2017) ¹⁾	Langfristig: BBB- Kurzfristig: S-2 Ausblick: Positiv
Stärken		Stärken		Stärken	
⊕ Eine der weltweit führenden Fluggesellschaften mit einem der weltweit größten Streckennetze und einer hervorragenden Wettbewerbsposition; starke Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien		⊕ Eine der größten Fluggesellschaften weltweit und eine führende Position im europäischen Airline-Sektor mit einem geografisch stark diversifizierten Streckennetz; Eurowings-Strategie im Punkt-zu-Punkt-Verkehr unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit		⊕ Umfassendes, weltweites Streckennetz, Mitglied in der globalen Airline-Allianz Star Alliance sowie ein hoher Anteil an Geschäftsreisenden mit starker Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien	
⊕ Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland; regionale Marken sind gut etabliert		⊕ Robustes Geschäftsprofil mit diversifizierten Geschäftsbereichen verringert die Abhängigkeit von der Volatilität im Passagier- und Frachtgeschäft		⊕ Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland	
⊕ Gut diversifiziertes Geschäftsprofil mit führender Marktposition in den Bereichen der Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie im Airline-Catering führt zu einer Stabilität des Ergebnisses der Lufthansa Group		⊕ Vielfalt an Geschäftsbereichen; Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering liefern stabile Ergebnisbeiträge		⊕ Diversifizierung (Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering) mit starker Marktstellung reduziert zyklische Risiken im Passagier- und Frachtgeschäft	
⊕ Starke Liquiditätsausstattung		⊕ Solide Liquiditätsausstattung		⊕ Solide Liquiditätsausstattung	
Schwächen		Schwächen		Schwächen	
⊖ Kostenposition als Wettbewerbsnachteil		⊖ Profitabilität der Fluggesellschaft hängt von externen Faktoren wie Treibstoffpreisen und wirtschaftlicher Entwicklung innerhalb Europas ab		⊖ Zyklizität der Luftfahrtbranche; Profitabilität der Lufthansa Group geringer als bei den Wettbewerbern	
⊖ Hohe und durch schwankenden Rechnungszins volatile Pensionsverbindlichkeiten		⊖ Marktposition wird im Langstreckengeschäft durch Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und im Kurzstreckengeschäft durch Billigfluglinien angegriffen		⊖ Kostenvorteile könnten unter Konkurrenzdruck erodieren	

¹⁾ Jüngster Bericht.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA als Maß für Schuldentragfähigkeit

Zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns wird zukünftig die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA betrachtet. Sie ersetzt die bisher berechnete dynamische Tilgungsquote. Die neue Kennzahl berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

Ab dem Geschäftsjahr 2019 wird sie mit der Einführung des neuen Rechnungslegungsstandards zur Leasingbilanzierung (IFRS 16) auch die finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen (unter anderem Immobilien und Flugzeuge) des Konzerns umfassen.

Ende 2017 lag die Kennzahl bei 1,7. Gegenüber dem Vorjahr konnte sie sich um 46,9 Prozent verbessern. Dies ist einerseits auf die starke Ergebnisverbesserung und andererseits auf eine wesentliche Entlastung bei den Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Die positive Entwicklung der Kennzahl verdeutlicht die erreichten Fortschritte zur weiteren Stärkung des Finanzprofils der Lufthansa Group.

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Mit einem integrierten Risikomanagement, insbesondere für die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken, werden kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group minimiert. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet.

T013 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	2.637	2.454	7,5
Pensionsrückstellungen	5.116	8.364	-38,8
Adjusted Net Debt	7.753	10.818	-28,3
Adjusted EBIT	2.973	1.752	69,7
Abschreibungen	1.719	1.586	8,4
Adjusted EBITDA	4.692	3.338	40,6
Adjusted Net Debt / Adjusted EBITDA	1,7	3,2	-46,9

¹⁾ Zur Ermittlung der Nettokreditverschuldung wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung → S. 40.

Vielfältige Finanzierungsformen sichern Liquidität

Durch einen optimalen Finanzierungsmix werden die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert. Dabei soll auch in Zukunft der Großteil der Flugzeugflotte finanziell unbelastet und in uneingeschränktem Eigentum der Lufthansa Group verbleiben, um die hohe finanzielle und operative Flexibilität zu erhalten.

Die wesentlichen Finanzierungsinstrumente umfassen zum einen Flugzeugfinanzierungen und zum anderen unbesicherte Finanzierungen wie beispielsweise Schuldscheindarlehen und börsennotierte Anleihen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken, die eine zusätzliche Liquiditätsreserve darstellen. Zum 31. Dezember 2017 betragen diese Kreditlinien insgesamt 885 Mio. EUR (Vorjahr: 869 Mio. EUR) und wurden nicht in Anspruch genommen.

Für den Konzern soll jederzeit eine Liquidität von mindestens 2,3 Mrd. EUR aufrechterhalten werden, um insbesondere in Zeiten schwankender Kunden- und Finanzmärkte Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken für die Lufthansa Group jederzeit beherrschen zu können.

Im Jahr 2017 wurden insgesamt sechs Japanese-Operating-Lease (JOLCO)-Transaktionen abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel in Höhe von insgesamt 372 Mio. EUR zu günstigen Konditionen aufgenommen. Diese JOLCO-Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von rund elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Im Dezember 2016 hat die Deutsche Lufthansa AG Schuldscheindarlehen über insgesamt 1,2 Mrd. EUR bei Inves-

toren platziert. Ein Liquiditätszufluss aus dieser Transaktion von 659 Mio. EUR wurde im Januar 2017 an die Deutsche Lufthansa AG ausgezahlt. Die Schuldscheindarlehen sind mit unterschiedlichen Laufzeiten sowie mit fixen und variablen Tranchen ausgestattet. Des Weiteren wurde ein Darlehen mit einem Volumen von 49 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren mit einem japanischen Darlehensgeber abgeschlossen.

Die Deutsche Lufthansa AG hat im September 2017 ihr EMTN-Programm (Euro Medium Term Note-Programm oder Debt Issuance Program) neu aufgelegt. Dieses Programm ermöglicht es, Kapitalmarktanleihen innerhalb kürzester Zeit zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet. Die Begebung einer Anleihe erfolgte im Jahr 2017 jedoch nicht.

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im abgelaufenen Jahr nicht. Verschiedene Gesellschaften der Lufthansa Group haben jedoch eine Reihe von Miet- oder Operating-Lease-Verträgen abgeschlossen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um das Leasing von Flugzeugen und die Anmietung von Gebäuden. ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 20, S. 132 f.**

Flotte und Streckennetz

Flotte wurde 2017 deutlich erweitert. | Flottengröße kann flexibel an Nachfrageschwankungen angepasst werden. | Bestehende Flugzeugbestellungen mit Auslieferung bis 2025 optimieren die Flottenstruktur. | Umfangreiches Streckennetz wird kontinuierlich optimiert.

FLOTTE

Flottenstruktur wird kontinuierlich optimiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2017 aus 728 Flugzeugen mit einem Durchschnittsalter von 11,4 Jahren. Dies sind 111 Flugzeuge mehr als im Vorjahr. Dieser Zuwachs ist ausschließlich auf die Konsolidierung von Brussels Airlines sowie die Übernahme von Flugzeugen der Air Berlin-Gruppe zurückzuführen.

Der Großteil der Flotte besteht aus Flugzeugen von Airbus und Boeing. Auf Kurz- und Mittelstrecken werden auch Flugzeuge der Hersteller Bombardier und Embraer eingesetzt.

Flugzeuge der Hersteller Fokker und BAE Systems werden mit Ablauf des Jahres 2017 nicht mehr bei der Lufthansa Group eingesetzt. Die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster hat sich in den vergangenen Jahren durch eine entsprechende Flottenstrategie kontinuierlich reduziert und wird auch in den kommenden Jahren weiter zurückgehen.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden insgesamt 29 neue Flugzeuge an die Lufthansa Group ausgeliefert, davon sieben Langstreckenflugzeuge. Bei Lufthansa German Airlines waren dies fünf Airbus A350-900 und bei SWISS zwei Boeing 777-300ER. Darüber hinaus mietete die Deutsche Lufthansa AG ein weiteres Flugzeug des Typs A330-200, das derzeit für die Eurowings Group fliegt, über einen Operating Lease an.