Lufthansa Group

Destination

Time

GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN

2. ZWISCHENBERICHT

JAN. – JUNI

2013

Die Lufthansa Group im Überblick

Kennzahlen Lufthansa Group

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni[3] 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni[3] 2012	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	14 464	14 509	–0,3	7 836	7 890	–0,7
davon Verkehrserlöse	Mio. €	11 778	11 851	–0,6	6 441	6 502	–0,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	72	235	–69,4	431	594	–27,4
EBIT	Mio. €	–79	87		418	484	–13,6
EBITDA	Mio. €	858	1 011	–15,1	861	935	–7,9
Konzernergebnis	Mio. €	–204	50		255	444	–42,6
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	29 562	29 949	–1,3	–	–	–
Eigenkapitalquote	%	17,5	16,1	1,4 P.	–	–	–
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 224	2 295	–46,7	–	–	–
Operativer Cashflow	Mio. €	2 313	1 662	39,2	1 337	917	45,8
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 352	1 385	–2,4	634	793	–20,1
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen							
Vergleichbare operative Marge[1]	%	0,9	1,9	–1,0 P.	6,0	7,9	–1,9 P.
EBITDA-Marge	%	5,9	7,0	–1,1 P.	11,0	11,9	–0,9 P.
Lufthansa Aktie							
Quartalsschlusskurs	€	15,60	9,11	71,2	–	–	–
Ergebnis pro Aktie	€	–0,44	0,11		0,55	0,97	–42,8
Leistungsdaten[2]							
Fluggäste	Tsd.	49 463	49 648	–0,4	27 825	27 658	0,6
Sitzladefaktor	%	78,1	76,9	1,2 P.	79,7	79,4	0,3 P.
Fracht und Post	Tsd. t	963	994	–3,1	499	501	–0,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,1	69,0	0,1 P.	67,9	68,2	–0,3 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	19 919	20 196	–1,4	10 714	10 599	1,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	14 722	14 703	0,1	7 971	7 861	1,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,9	72,8	1,1 P.	74,4	74,2	0,2 P.
Flüge	Anzahl	502 207	528 948	–5,1	267 912	278 371	–3,8
Mitarbeiter							
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	116 816	117 416	–0,5	116 816	117 416	–0,5

[1] Kennzahl zur Vergleichbarkeit mit anderen Fluggesellschaften: (operatives Ergebnis + Rückstellungsauflösung) / Umsatz.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.
[3] Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Veröffentlichungstag: 2. August 2013.

Inhalt

1 **An unsere Aktionäre**
3 **Zwischenlagebericht**
22 **Zwischenabschluss**
37 **Weitere Informationen**
39 **Impressum/Kontakt**
Finanzkalender 2013/2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

das erste Halbjahr 2013 in der Lufthansa Group war geprägt vom strukturellen Wandel ausgehend vom Zukunftsprojekt SCORE. Mitarbeiter und Management leisten viel und sehen die Fortschritte. Mit der Gewerkschaft ver.di konnte erstmals ein Tarifvertrag abgeschlossen werden, welcher der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Geschäftsfelder Rechnung trägt. Die Verhandlungen mit den Mitbestimmungsgremien für die Zusammenführung von administrativen Tätigkeiten in Global Business Services schreiten voran. Alle Geschäftsfelder setzen Projekte und Maßnahmen weiterhin erfolgreich um.

Aus den Anstrengungen von Mitarbeitern und Management resultieren Erfolge, denn bereinigt um teils erhebliche Sondereffekte aus Restrukturierungen konnten wir im ersten Halbjahr eine Verbesserung des operativen Ergebnisses erreichen. Darauf sind wir stolz und diese positive Entwicklung bestärkt uns auf unserem Weg.

Dass dies der richtige Weg ist, zeigt uns auch die Meinung der Kunden. In der weltweit größten Passagierbefragung wurden nach der Lufthansa First Class im Allgemeinen noch einmal die Lufthansa First Class Lounges und das First Class Terminal bei den „World Airline Awards 2013“ im Besonderen mit Bestnoten ausgezeichnet. Des Weiteren wurde die Lufthansa Passage zur „Best Western European Airline“ sowie zur „Best Transatlantic Airline“ gewählt. An der Befragung, die jährlich durch das auf Luftfahrt spezialisierte Institut Skytrax durchgeführt wird, nahmen 18 Mio. Fluggäste aus über 100 Ländern teil. Auch der Start der neuen Germanwings, die am 1. Juli 2013 mit neuem Produkt planmäßig den Betrieb aufgenommen hat und nun sämtliche dezentralen Verkehre für die Lufthansa Group durchführt, wird mit modernen Prozessen und Produkten unseren Anspruch an hohe Kundenzufriedenheit erfüllen.

Wir investieren deshalb weiterhin in die Modernisierung unserer Flotte und durchgängig erstklassige Produkte in allen Geschäftsbereichen.

Mit Blick auf das zweite Halbjahr 2013 gehen wir davon aus, dass die Volatilität des Markts weiter Bestand hat. Die Treibstoffpreise schwanken ebenso wie auch die Wechselkurse erheblich und erschweren die Vorausschau. Die Regionen entwickeln sich weltweit, bedingt durch Marktveränderungen und politischen Umbruch, unterschiedlich. Diese und weitere Unwägbarkeiten, die wir nicht beeinflussen können, setzen uns weiterhin unter Druck und zeigen, wie wichtig die Beherrschung des Wandels für uns ist.

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group werden an ihrem restriktiven Kapazitätsmanagement festhalten und stabilisieren damit ihre Ergebnisse. Die Service-Gesellschaften leisten nach wie vor einen sehr wertvollen Beitrag zum Ergebnis.

Die Weichen für die Zukunft sind gestellt. Den Weg, den wir mit unserem Zukunftsprogramm SCORE eingeschlagen haben, werden wir konsequent weitergehen.

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

Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands

Simone Menne
Mitglied des Vorstands

Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands

Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands

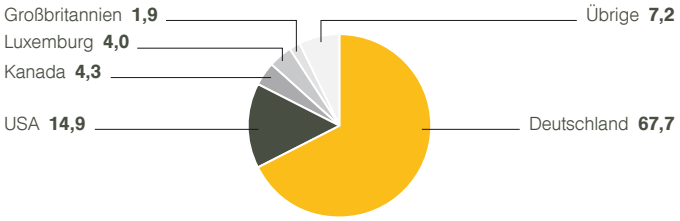
Lufthansa Aktie

Im ersten Halbjahr 2013 entwickelte sich der deutsche Aktienmarkt positiv. Der DAX stieg bis Ende Juni um 4,6 Prozent auf 7.959 Punkte. Die Lufthansa Aktie konnte dieses Wachstum noch übertreffen. Sie erreichte im gleichen Zeitraum ein Plus von 9,6 Prozent und notierte am 30. Juni 2013 bei 15,60 EUR.

Analysten attestieren der Lufthansa Aktie noch weiteres Wachstumspotenzial und sehen nun ein durchschnittliches Kursziel von 18,03 EUR (16,85 EUR per 31. März 2013). Die durchgeführten Roadshows und Expertenveranstaltungen zum Zukunftsprogramm SCORE wurden vom Kapitalmarkt gut angenommen.

Auf der Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG am 7. Mai 2013 in Köln folgten die Aktionäre den Empfehlungen des Vorstands und Aufsichtsrats und beschlossen, auf eine Dividendenausschüttung für das Jahr 2012 zu verzichten. Sobald eine nachhaltige Umkehr des rückläufigen Ergebnis- und Margentrends erreicht wird, sollen die Aktionäre wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Auch die übrigen Tagesordnungspunkte der Hauptversammlung wurden von den Aktionären verabschiedet.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 30.06.2013 in %

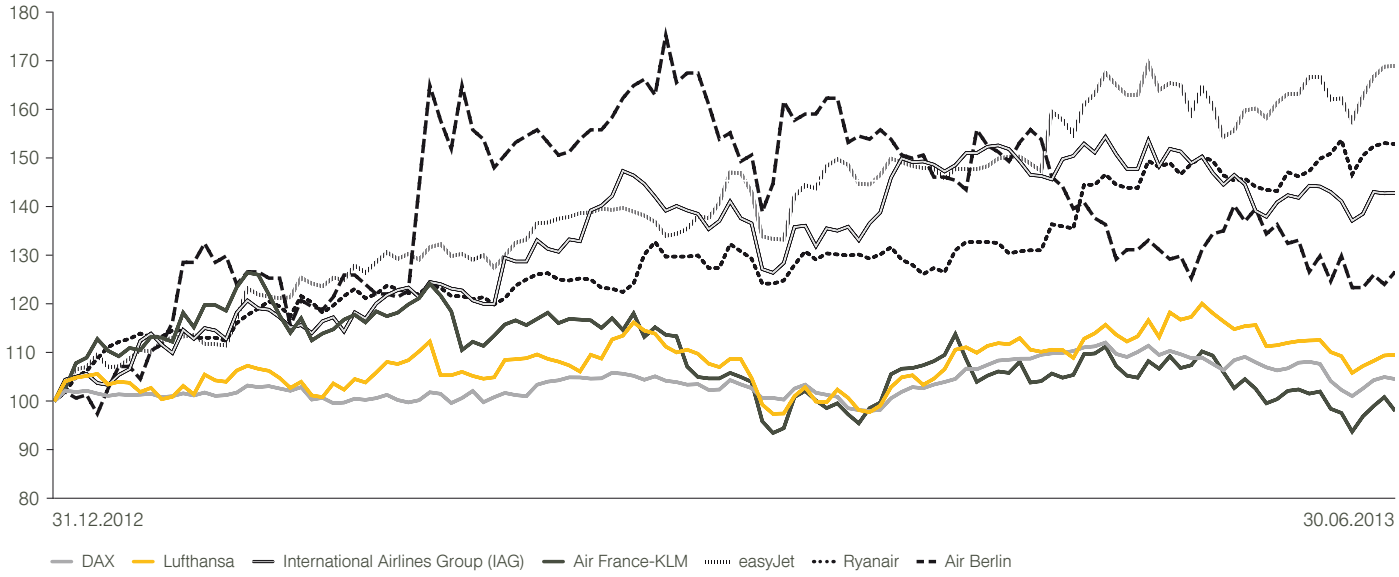


Streubesitz: 100 %

Die Lufthansa Aktie befand sich zum Ende des ersten Halbjahres nach wie vor zu 100 Prozent im Streubesitz. 67,7 Prozent der Aktien wurden dabei von deutschen Investoren gehalten. Die größten Einzelaktionäre waren weiterhin BlackRock Inc. mit 5,43 Prozent und Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent.

Informationen zu Analystenempfehlungen und der Aktionärsstruktur werden regelmäßig aktualisiert auf unserer Website unter i investor-relations.lufthansagroup.com zur Verfügung gestellt.

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



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

Gesamtwirtschaftliche Lage Im ersten Halbjahr 2013 verzeichnete die Weltwirtschaft insgesamt ein leichtes Wachstum. Im zweiten Quartal 2013 betrug das Wachstum gegenüber dem Vorjahresquartal 2,3 Prozent. Die Entwicklungen in den einzelnen Weltregionen verliefen jedoch sehr unterschiedlich.

BIP-Wachstum 2013 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2013.
* Prognosewerte.

Während sich die Konjunktur in den Schwellenländern wieder belebte, wiesen die entwickelten Volkswirtschaften deutlich geringere Wachstumsraten aus. Die Länder der Eurozone befinden sich nun in der längsten Rezessionsphase seit Ende des Zweiten Weltkriegs.

Der Rohölpreis ist seit Anfang des Jahres von 111 USD/bbl auf 102 USD/bbl zum 30. Juni 2013 gefallen. Der Durchschnittspreis von rund 108 USD/bbl lag um 5,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin) auf einem rund 0,3 Prozent höheren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt fiel der Kerosinpreis im Durchschnitt um 4,5 Prozent gegenüber Vorjahr, siehe Tabelle auf S. 3. Die Treibstoffkosten für die Lufthansa Group betrugen insgesamt 3,5 Mrd. EUR. Aus der Preissicherung resultierten Verluste in Höhe von 67 Mio. EUR.

Im Vergleich zum Vorjahr setzte der Euro seinen Aufwertungstrend gegenüber den anderen wichtigen Währungen weiter fort. Im Durchschnitt wertete der US-Dollar gegenüber dem Euro um 1 Prozent ab. Der Schweizer Franken verlor rund 2 Prozent gegenüber dem Euro, der Japanische Yen 21 Prozent und das Britische Pfund 3 Prozent. Der Chinesische Renminbi wertete um rund 1 Prozent gegenüber dem Euro auf. Währungseffekte belasteten das operative Ergebnis der Lufthansa Group insgesamt mit 23 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06. 2013
ICE Brent	in USD / bbl	97,69	118,90	107,92	102,16
Kerosin	in USD / t	881,75	1 103,75	980,68	940,50
USD	1 EUR / USD	1,2772	1,3671	1,3129	1,3005
JPY	1 EUR / JPY	113,9100	133,2000	125,1531	129,1700
CHF	1 EUR / CHF	1,2079	1,2616	1,2294	1,2305
CNY	1 EUR / CNY	7,8754	8,5193	8,1255	7,9834
GBP	1 EUR / GBP	0,8114	0,8739	0,8504	0,8565

Branchenentwicklung Der globale Passagierverkehr wächst nach wie vor. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2013 stiegen die verkauften Passagierkilometer weltweit um 4,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Das Wachstum der europäischen Fluggesellschaften lag mit einem Plus von 3,0 Prozent unter dem globalen Wachstum. Im Premium-Segment wurde in den ersten fünf Monaten des Jahres branchenweit ein Wachstum von 2,9 Prozent gegenüber Vorjahr erzielt.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich auch im zweiten Quartal deutlich verhaltener als der globale Passagierverkehr. Weltweit lagen die verkauften Tonnenkilometer nach den ersten fünf Monaten des Jahres um 0,2 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Bei den europäischen Frachtfluggesellschaften wurde in diesem Zeitraum ein Rückgang von 0,7 Prozent verzeichnet. Die Prognose der IATA (International Air Transport Association), dass Airlines im Passagierverkehr wie im Jahr 2012 ihre Kapazität in geringerem Maße ausweiten, als die Nachfrage zunimmt, bestätigt sich bisher. Dies könnte sich als Faktor erweisen, die Auslastung und damit auch die Profitabilität der Airline-Industrie zu steigern. Allerdings dürfte sich dies geografisch sehr unterschiedlich bemerkbar machen.

Die Konsolidierung in der Airline-Industrie setzt sich fort. Das erste Halbjahr 2013 war maßgeblich von Zusammenschlüssen und neuen Kooperationen im weltweiten Luftverkehr geprägt. Im April 2013 übernahm IAG die Mehrheit an der spanischen Low-Cost-Fluggesellschaft Vueling. American Airlines und US Airways kündigten ihre Fusion zur dann weltgrößten Airline an. Emirates und Qantas starteten zu Beginn des zweiten Quartals ihre angekündigte Partnerschaft im Australien-Europa-Verkehr. Etihad kündigte im April ihre Absicht zu einer 24-prozentigen Beteiligung an der indischen Jet Airways an. Ebenfalls im April erwarb Korean Air 44 Prozent an der tschechischen CSA. Delta Airlines beteiligte sich im Juni mit 49 Prozent an Virgin Atlantic. Im Zuge der Zusammenarbeit soll ein gemeinsames transatlantisches Joint Venture voraussichtlich Anfang 2014 entstehen.

Die brasilianische TAM kündigte an, im Zuge ihrer Fusion mit der chilenischen LAN die Star Alliance im Jahr 2014 zugunsten einer Mitgliedschaft im Bündnis oneworld zu verlassen. Die taiwanesische EVA Air wurde im Juni hingegen offiziell als neues Mitglied in die Star Alliance aufgenommen.

Das auf Türkeireisen spezialisierte deutsche Touristikunternehmen GTI Travel und dessen Schwestergesellschaft, die Fluggesellschaft Sky Airlines, meldeten im Juni Insolvenz an.

Geschäftsverlauf

Im Verlauf des ersten Halbjahres 2013 wirkten sich die andauernde Staatsschuldenkrise in der Eurozone sowie die volatile Entwicklung von Fremdwährungen negativ auf das Ergebnis der Lufthansa Group aus. Die Entwicklung der Treibstoffkosten hatte hingegen aufgrund der geringeren Verbrauchsmenge im zweiten Quartal eine entlastende Wirkung.

Im Zuge des strikten Kapazitätsmanagements ging der Umsatz der Lufthansa Group leicht zurück. Das operative Ergebnis lag unter Vorjahr. Nach Eliminierung von Einmaleffekten im Vorjahreszeitraum wäre allerdings eine Steigerung zu verzeichnen gewesen. Gestützt durch die Ergebnisse der Service-Geschäftsfelder wurde ein positiver Wert erreicht. Nur das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe verzeichnete saisonbedingt ein negatives operatives Ergebnis. Die Geschäftsfelder Logistik und Technik entwickelten sich erfreulich und erreichten jeweils ein höheres operatives Ergebnis als im Vorjahr. Die Ergebnisbeiträge der Geschäftsfelder Catering und IT Services gingen jeweils leicht zurück, blieben aber positiv.

Wesentliche Ereignisse Am 1. Mai 2013 haben sich der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Dienstleistungsgesellschaft ver.di für die rund 33.000 in Deutschland Beschäftigten des Bodenpersonals der Lufthansa Group auf einen Abschluss geeinigt. Der Tarifabschluss differenziert erstmals nach der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Geschäftsfelder. Im Gegenzug zu einer moderaten Gehaltsentwicklung hat die Lufthansa Group den Mitarbeitern Beschäftigungssicherung bis 2015 zugesagt. Dem Abschluss waren mehrere flächendeckende Warnstreiks in Deutschland vorausgegangen, zu denen die Gewerkschaft ver.di während der Verhandlungen aufgerufen hatte. Bedingt dadurch hat Lufthansa Passage insgesamt an diesen Tagen rund 2.400 Flüge streichen müssen.

Die Tarifverhandlungen mit der Vereinigung Cockpit (VC) für das Cockpitpersonal der Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) und Lufthansa Cargo dauern an. Germanwings und die Vertreter der Kabinengewerkschaft UFO haben hingegen im Juni 2013 eine Einigung in den Tarifverhandlungen für das Kabinenpersonal erzielt, die den Mitgliedern der Gewerkschaft derzeit zur Abstimmung vorliegt.

Lufthansa Passage investiert in die umfassende Erneuerung ihrer Flotte. So wurde die bereits von Vorstand und Aufsichtsrat freigegebene Bestellung von 100 Flugzeugen der Airbus A320-Familie auf der Pariser Luftfahrtmesse in Le Bourget im Juni kontrahiert. Auf diese Weise sichert die Lufthansa Group nachhaltig das wettbewerbsintensive Passagiergeschäft und deckt entsprechend der heutigen Planung den eigenen Wachstums- und Ersatzbedarf im Kontinentalverkehr bis zum Jahr 2025 ab. Das hauptsächlich aus der A320-Familie der neuen Generation stammende Fluggerät zeichnet sich durch geringeren Treibstoffverbrauch und verminderte Lärmemission aus. Die Flugzeuge sollen aus liquiden Mitteln der Lufthansa Group oder mittels externer Finanzierung finanziert werden.

Die neue Germanwings hat zum 1. Juli 2013 planmäßig ihren Geschäftsbetrieb aufgenommen. Näheres dazu finden Sie im Abschnitt Lufthansa Passage auf S. 13.

SCORE Im Rahmen des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE sind in allen Konzernbereichen nachhaltige und strukturelle Änderungen geplant. Im Zuge der angedachten Verlagerung und Bündelung von Tätigkeiten aus den Bereichen Finanzen, Einkauf und Personal in Shared Service Center sollen Standorte in Deutschland geschlossen werden. Dazu gehören die Hauptverwaltung der Deutschen Lufthansa AG in Köln mit 365 Arbeitsplätzen sowie der Sitz der Lufthansa Revenue Services in Norderstedt mit 350 Arbeitsplätzen. In diesem Zusammenhang werden Gespräche mit den Mitbestimmungsgremien geführt. Eine Entscheidung über den künftigen Unternehmenssitz der Deutschen Lufthansa AG wurde noch nicht getroffen.

Lufthansa Technik plant den Abbau von 650 Stellen in der Verwaltung in Deutschland. Lufthansa Passage prüft im Rahmen von SCORE derzeit sämtliche Bodenprozesse mit dem Ziel, Schnittstellen zu reduzieren und die Organisation nachhaltig zu verschlanken. Die Ergebnisse der Prüfung werden derzeit mit den Mitbestimmungsgremien erörtert.

Die Verlagerung der Unternehmenszentrale der Lufthansa CityLine von Köln nach München wurde im Juni angekündigt und soll gegebenenfalls nach Abstimmung mit den Gremien der Mitbestimmung 2014 vollzogen werden.

Mit der durchgängigen Umsetzung und Fortführung von SCORE über sämtliche Geschäftsfelder und Tochtergesellschaften der Lufthansa Group wird die Zukunftsfähigkeit des Konzerns nachhaltig gestärkt.

Mitarbeiter und Management Am 6. Mai 2013 hat der Aufsichtsrat zwei neue Mitglieder in den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG bestellt. Zum 1. Juli 2013 wurden Dr. Bettina Volkens (49) zur Arbeitsdirektorin, verantwortlich für das Ressort Personal und Recht, sowie Harry Hohmeister (49) zum Vorstand Verbund-Airlines und Logistik bestellt. Dr. Bettina Volkens und Harry Hohmeister nehmen parallel weiterhin ihre Funktionen als Leiterin Personal Konzern beziehungsweise als Vorstandsvorsitzender der SWISS wahr. Die beiden neuen Vorstände folgen auf Stefan H. Lauer, der sein

Mandat nach 13 Jahren im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG im Einvernehmen mit Vorstand und Aufsichtsrat mit Wirkung zum 30. Juni 2013 niedergelegt hat.

Auf der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 ist die Mehrheit der vertretenen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG der Empfehlung von Vorstand und Aufsichtsrat gefolgt und hat die Mitglieder des Vorstands sowie des Aufsichtsrats entlastet. Des Weiteren wurden die Anteilseignervertreter des Aufsichtsrats entsprechend den Vorschlägen des Aufsichtsrats neu gewählt. Wolfgang Mayrhuber, unter anderem ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, sowie Dr. Karl-Ludwig Kley, unter anderem Vorsitzender des Vorstands der Merck KGaA und ehemaliger Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG, folgten den bisherigen Mitgliedern des Aufsichtsrats, Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber und Dr. Klaus G. Schlede, Aufsichtsratsvorsitzender beziehungsweise Prüfungsausschussvorsitzender im vorherigen Aufsichtsrat. Beide standen altersbedingt nicht zur Wiederwahl. Im Übrigen wurden alle Anteilseignervertreter des letzten Aufsichtsrats wiedergewählt. Bei den Arbeitnehmervertretern wurden zwei Mitglieder des letzten Aufsichtsrats wiedergewählt, acht Arbeitnehmervertreter wurden neu in den Aufsichtsrat gewählt. In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 7. Mai 2013 wurden Wolfgang Mayrhuber zum Vorsitzenden und Christine Behle zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Dr. Karl-Ludwig Kley zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt. Für seine Verdienste um die Deutsche Lufthansa AG wurde Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber zum Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrats ernannt.

Eine detaillierte Übersicht über sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die Zusammensetzung der Ausschüsse finden Sie im Internet unter i investor-relations.lufthansagroup.com.

Änderungen im Berichtsstandard und im Konsolidierungskreis Veränderungen im Berichtsstandard haben sich durch die seit 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden IAS 19R „Leistungen an Arbeitnehmer“ sowie IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ ergeben. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen wurden im Interesse einer besseren Vergleichbarkeit so ermittelt, als wäre IAS 19R bereits im Vorjahr angewendet worden. Für weitere Informationen siehe Anhang ab S. 28.

Aus den darüber hinaus erstmals ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich im vorliegenden Zwischenbericht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben. Für weitere Informationen siehe Anhang ab S. 28.

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2012 beziehungsweise 30. Juni 2012 sind in der Tabelle ab S. 28 dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

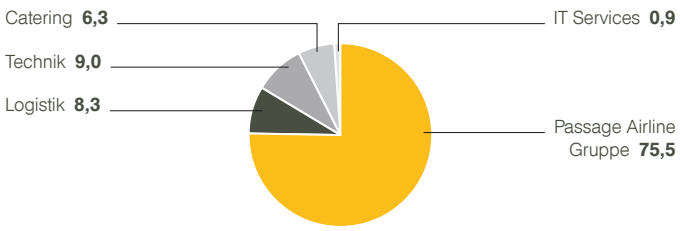
		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	49 463	49 648	–0,4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	126 915	127 071	–0,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	99 102	97 771	1,4
Sitzladefaktor	%	78,1	76,9	1,2 P.
Fracht / Post	Tsd. t	963	994	–3,1
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 235	7 391	–2,1
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	5 000	5 103	–2,0
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,1	69,0	0,1 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	19 919	20 196	–1,4
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	14 722	14 703	0,1
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,9	72,8	1,1 P.
Flüge	Anzahl	502 207	528 948	–5,1

* Vorjahreszahlen angepasst.

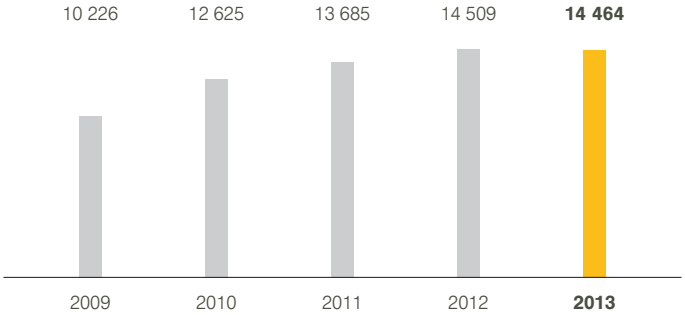
Veränderter Bilanzierungsstandard IAS 19 Die ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendende Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) hatte erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Ertragslage im vorliegenden Zwischenbericht. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen zum ersten Halbjahr 2012 wurden entsprechend den geltenden IFRS so ermittelt, als wäre IAS 19R bereits im Vorjahr angewendet worden. Durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste sowie den Entfall der ratierlich nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen wurde der Dienstzeitaufwand für das erste Halbjahr 2012 um 258 Mio. EUR vermindert ausgewiesen. Wegen der veränderten Bilanzierung von Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen erhöhte sich der für das erste Halbjahr 2012 dargestellte Personalaufwand um 5 Mio. EUR. Demgegenüber führte die Umstellung der Planertragserwartung auf den zu Beginn des Vorjahres geltenden Rechnungszins für das erste Halbjahr 2012 zu einer Erhöhung des Nettozinsaufwands um 27 Mio. EUR. Durch die Anpassung der Vorjahreszahlen wurde das Ergebnis vor Ertragsteuern für das erste Halbjahr 2012 um insgesamt 226 Mio. EUR und das Ergebnis nach Ertragsteuern um 218 Mio. EUR höher ausgewiesen.

Aufgegebener Geschäftsbereich Aufgrund des zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an IAG wurde die British Midland Ltd. in den Konzernabschlüssen 2011 und 2012 nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufgegebener Geschäftsbereich ausgewiesen.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.06.2013)



Umsatz in Mio. € (Jan. – Juni)



Die gesonderte Darstellung umfasste für den Vorjahreszeitraum neben dem laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern im ersten Halbjahr 2012 auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergab. Zu den Einzelheiten des Vorjahresergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich wird auf die Erläuterungen im Konzernanhang verwiesen.

Umsatz und Erträge Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group hat sich im ersten Halbjahr 2013 gegenüber dem Vorjahreszeitraum sowohl im Passagier- als auch im Frachtgeschäft verringert. So beförderten die Fluggesellschaften des Konzerns mit insgesamt rund 49,5 Mio. weniger Passagiere (–0,4 Prozent), die Beförderung von Fracht und Post ging sogar um 3,1 Prozent auf 963 Tsd. Tonnen zurück. Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Umsatz und Erträge

	Jan. – Juni 2013 in Mio. €	Jan. – Juni 2012 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	11 778	11 851	–0,6
Andere Betriebserlöse	2 686	2 658	1,1
Umsatzerlöse	**14 464**	**14 509**	**–0,3**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	67	71	–5,6
Sonstige betriebliche Erträge	987	969	1,9
Summe betriebliche Erträge	**15 518**	**15 549**	**–0,2**

Trotz leicht reduzierter Verkehrsleistungen stieg der Absatz im Passagiergeschäft um 1,4 Prozent gegenüber Vorjahr. In der Folge lagen die Verkehrserlöse des Konzerns im ersten Halbjahr mit 11,8 Mrd. EUR nur um 0,6 Prozent unter dem Vorjahreswert. Während sich der höhere Absatz mit 1,0 Prozent erlössteigernd auswirkte, führten um 0,6 Prozent geringere Preise (inklusive Treibstoffzuschlag und Luftverkehrsteuer) sowie negative Währungseffekte (–1,0 Prozent) zu einer Verminderung der Erlöse. Von den Verkehrserlösen entfielen 10,4 Mrd. EUR (+0,4 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 1,2 Mrd. EUR (–8,7 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Mit 2,7 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse um 1,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 1,3 Mrd. EUR (+4,5 Prozent), Catering 919 Mio. EUR (–0,9 Prozent) und IT Services 127 Mio. EUR (+0,8 Prozent). Auf die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 341 Mio. EUR (–5,8 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Damit blieben die Umsatzerlöse des Konzerns mit insgesamt 14,5 Mrd. EUR um 0,3 Prozent hinter dem Vorjahreswert zurück. In der obigen Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz stieg auf 75,5 Prozent (+0,6 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilung nach Geschäftsfeldern und Regionen können Sie der Segmentberichterstattung ab S. 35 entnehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 1,9 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR. Der Anstieg resultierte unter anderem aus der Auflösung von im Vorjahr vorzunehmenden Wertberichtigungen auf sonstige Vermögenswerte. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahreshalbjahr.

Die gesamten betrieblichen Erträge lagen somit nur geringfügig um 31 Mio. EUR oder 0,2 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen stiegen um 174 Mio. EUR (+1,1 Prozent) auf insgesamt 15,5 Mrd. EUR. Dabei ging der Materialaufwand um insgesamt 2,2 Prozent auf 8,6 Mrd. EUR zurück. Innerhalb des Materialaufwands verminderten sich die Treibstoffkosten insbesondere aufgrund gesunkener Verkehrsleistungen um 2,5 Prozent auf 3,5 Mrd. EUR. Während die geringere Menge zu Aufwandsentlastungen um 3,8 Prozent führte, wirkten sich die um 1,3 Prozent gestiegenen Treibstoffpreise

(nach Sicherung) aufwandserhöhend aus. Die Entwicklung des US-Dollars hat im Vorjahresvergleich keinen Einfluss auf die Treibstoffkosten. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 67 Mio. EUR. Bei den übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ergab sich ein Rückgang um 3,1 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR.

Aufwendungen

	Jan. – Juni 2013 in Mio. €	Jan. – Juni 2012 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	8 561	8 754	–2,2
davon Treibstoff	3 475	3 565	–2,5
davon Gebühren	2 508	2 532	–0,9
davon Operating Lease	44	61	–27,9
Personalaufwand	3 606	3 146	14,6
Abschreibungen	931	895	4,0
Sonstiger betrieblicher Aufwand	2 421	2 550	–5,1
Summe betriebliche Aufwendungen	**15 519**	**15 345**	**1,1**

Die Gebühren gingen insbesondere infolge der reduzierten Verkehrsleistungen um 0,9 Prozent auf 2,5 Mrd. EUR zurück. Erwähnenswert sind hierbei die Entwicklung der Flugsicherungsgebühren (–1,8 Prozent), der Start- und Landegebühren (–2,4 Prozent) sowie der Luftverkehrsteuer (–5,1 Prozent). Die übrigen bezogenen Leistungen lagen insbesondere aufgrund verminderter Charteraufwendungen mit 1,3 Mrd. EUR um 2,9 Prozent unter dem Vorjahreswert.

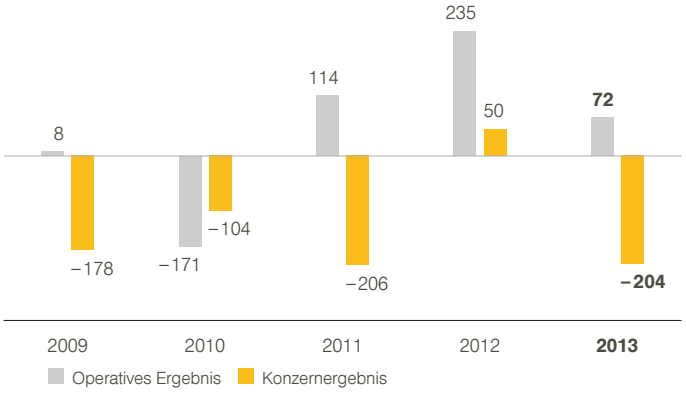
Die Anzahl der Mitarbeiter (ohne bmi) sank im Durchschnitt um 0,6 Prozent auf 116.709. Der Personalaufwand stieg jedoch um 14,6 Prozent. Diese deutliche Zunahme ist im Wesentlichen auf Sondereffekte im ersten Halbjahr 2012 zurückzuführen. Aus dem Flugbetriebsübergang der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways und der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi ergaben sich für den Vorjahresabschluss Aufwandsentlastungen von insgesamt 325 Mio. EUR. Der um diese Effekte bereinigte Aufwandsanstieg von 3,9 Prozent ist insbesondere auf Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE sowie auf zinssatzbedingt erhöhte Zuführungen zu Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich auf 931 Mio. EUR (+4,0 Prozent). Dabei gingen die planmäßigen Abschreibungen von Flugzeugen um 1,7 Prozent auf 679 Mio. EUR zurück, während die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge auf 93 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR) stiegen. Sie betrafen vier Airbus A340-300, sieben Boeing 737-500, sieben B737-300 und vier Canadair Regional Jet 700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind.

Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 7 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR) auf zwei B747-400, einen A340-300, die vier vorgenannten A340-300 und 13 der vorgenannten B737, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit insgesamt 2,4 Mrd. EUR um 5,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang entfällt im Wesentlichen auf geringere Kursverluste (–104 Mio. EUR) sowie verminderte Agenturprovisionen (–28 Mio. EUR) und Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (–28 Mio. EUR). Diesen Entlastungen standen höhere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+22 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

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



Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ging um 205 Mio. EUR auf –1 Mio. EUR zurück und war damit nahezu ausgeglichen. Das operative Ergebnis verminderte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 163 Mio. EUR auf 72 Mio. EUR. Die vergleichbare operative Marge betrug 0,9 Prozent (Vorjahr: 1,9 Prozent). Sie resultiert aus dem Verhältnis von operativem Ergebnis zuzüglich der Erträge aus Rückstellungsauflösungen zu Umsatzerlösen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 33 Mio. EUR (Vorjahr: 31 Mio. EUR) nahezu auf Vorjahresniveau. Während sich das Ergebnis aus der Equity-Bewertung um 39 Mio. EUR auf 11 Mio. EUR verbesserte, verzeichnete das übrige Beteiligungsergebnis einen Rückgang um 37 Mio. EUR auf 22 Mio. EUR. Die positive Entwicklung des Equity-Ergebnisses ist insbesondere auf geringere Verluste aus den Beteiligungen an SN Airholding und SunExpress sowie der erstmaligen Equity-Bewertung der Terminal 2 Betriebsgesellschaft zurückzuführen. Das Zinsergebnis verbesserte sich auf –162 Mio. EUR (Vorjahr: –188 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten entwickelte sich ebenfalls positiv und belief sich auf –111 Mio. EUR (Vorjahr: –148 Mio. EUR). Die Aufwendungen entfielen dabei vollständig auf ergebniswirksam zu erfassende Marktwertveränderungen von Finanzderivaten (Vorjahr: 139 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider und betrug zum Ende des ersten Halbjahres –79 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verminderte sich um 140 Mio. EUR auf –241 Mio. EUR. Aufgrund des negativen Vorsteuerergebnisses führten die Ertragsteuern zu einer Ergebnisentlastung von 44 Mio. EUR (Vorjahr: 122 Mio. EUR). Nach Abzug von Minderheitsanteilen (7 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von –204 Mio. EUR (Vorjahr: 50 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie errechnet sich entsprechend mit –0,44 EUR (Vorjahr: 0,11 EUR).

Cashflow und Investitionen

Im ersten Halbjahr 2013 steigerte die Lufthansa Group ihren operativen Cashflow auf 2,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,7 Mrd. EUR). Ausgehend von einem um 140 Mio. EUR verminderten Ergebnis vor Ertragsteuern ist dieser Anstieg vor allem auf die deutliche Verbesserung des Working Capitals um 749 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Neben einem um 229 Mio. EUR geringeren Aufbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist diese Entwicklung insbesondere auf die ergebnis-, aber nicht cashwirksamen Veränderungen der Pensionsrückstellungen (407 Mio. EUR) zurückzuführen. Darüber hinaus war das Vorjahr mit einem negativen Cashflow aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich der bmi in Höhe von 82 Mio. EUR belastet.

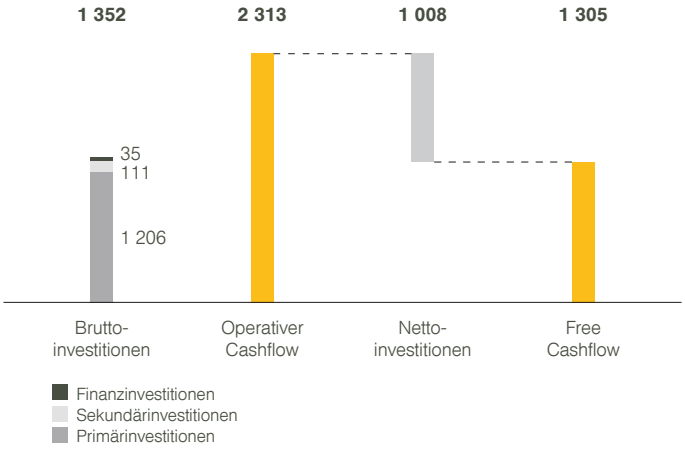
Die Bruttoinvestitionen lagen mit 1,4 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau, davon entfielen 1,2 Mrd. EUR auf insgesamt 29 Flugzeuge (vier Boeing 747-8, einen Airbus A340, einen A330, einen A321,

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	**Jan. – Juni 2013** GuV	**Jan. – Juni 2013** Überleitung operatives Ergebnis	Jan. – Juni 2012 GuV	Jan. – Juni 2012 Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	**14 464**	**–**	**14 509**	**–**
Bestandsveränderungen	67	–	71	–
Sonstige betriebliche Erträge	987	–	969	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–23	–	–27
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–53	–	–45
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–1	–	–8
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–5	–	–8
Summe betriebliche Erträge	**15 518**	**–82**	**15 549**	**–88**
Materialaufwand	–8 561	–	–8 754	–
Personalaufwand	–3 606	–	–3 146	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–	0*	–	0*
Abschreibungen	–931	–	–895	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	93	–	47
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2 421	–	–2 550	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	7	–	12
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	16	–	19
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	39	–	41
Summe betriebliche Aufwendungen	**–15 519**	**155**	**–15 345**	**119**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**–1**	**–**	**204**	**–**
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	73	–	31
Operatives Ergebnis	**–**	**72**	**–**	**235**
Beteiligungsergebnis	33	–	31	–
Übrige Finanzposten	–111	–	–148	–
EBIT	**–79**	**–**	**87**	**–**
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	931	–	895	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	6	–	29	–
EBITDA	**858**	**–**	**1 011**	**–**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 30.06.2013)



13 A320, vier A319, vier Embraer 195 und eine ATR 700) sowie auf Flugzeugüberholungen und -anzahlungen. In übrige Sachanlagen wurden weitere 81 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 30 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 35 Mio. EUR betrafen den Erwerb von Beteiligungen sowie Darlehensgewährungen. Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 214 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 125 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 563 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettozahlungsmittel von 1,6 Mrd. EUR eingesetzt (Vorjahr: 1,6 Mrd. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, belief sich auf 1,3 Mrd. EUR und lag damit 721 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 557 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (411 Mio. EUR) standen regelmäßige Tilgungen von insgesamt 730 Mio. EUR (davon entfielen 500 Mio. EUR auf die Tilgung einer EUR-Anleihe), Dividendenzahlungen an Minderheitsgesellschafter (6 Mio. EUR) sowie Zinsausgaben in Höhe von 232 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel erhöhten sich um 177 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 8 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 171,1 Prozent (Vorjahr: 120,0 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive Wertpapieren erhöhten sich zum Ende des ersten Halbjahres auf 5,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,6 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf S. 27.

Vermögens- und Finanzlage

Die ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendende Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) hatte erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens- und Finanzlage im vorliegenden Zwischenbericht. Mit der Umstellung stiegen die Pensionsverpflichtungen und die sonstigen Rückstellungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen gegenüber dem Jahresabschluss 2012 zum 1. Januar 2013 um insgesamt 3,8 Mrd. EUR. Die aktiven latenten Steuerposten stiegen um 711 Mio. EUR, die passiven latenten Steuerposten verringerten sich um 148 Mio. EUR und das Konzerneigenkapital verminderte sich um 3,5 Mrd. EUR. Zudem verminderten sich die sonstigen Vermögenswerte um 571 Mio. EUR. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen zum Jahresabschluss 2012 wurden entsprechend den geltenden IFRS so ermittelt, als wäre IAS 19R bereits im Vorjahr angewendet worden.

Die Konzernbilanzsumme lag zum 30. Juni 2013 mit 29,6 Mrd. EUR um 1,0 Mrd. EUR über der Bilanzsumme zum Jahresende 2012. Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 103 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 900 Mio. EUR zulegten. Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 361 Mio. EUR auf 12,2 Mrd. EUR. Der Anstieg von 27 Mio. EUR in der Position übrige Beteiligungen ist im Wesentlichen auf die erfolgsneutral zu erfassenden Marktwertveränderungen der Anteile an JetBlue (+23 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Ausleihungen und Forderungen verminderten sich unter anderem fristigkeitsbedingt um 78 Mio. EUR. Derivative Finanzinstrumente gingen (überwiegend aus Zinssicherungen) um insgesamt 52 Mio. EUR zurück. Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen im Wesentlichen saison- und abrechnungsbedingt um 511 Mio. EUR. Devisensicherungen stiegen um 96 Mio. EUR, denen Verminderungen der Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen (–83 Mio. EUR) gegenüberstanden. Unter anderem deshalb stiegen diese kurzfristigen Finanzderivate an (+23 Mio. EUR). Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich um insgesamt 403 Mio. EUR auf 5,4 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme reduzierte sich von 65,8 Prozent zum Jahresende 2012 auf nunmehr 63,9 Prozent.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) um 328 Mio. EUR (+6,8 Prozent) und betrug damit zum Stichtag 5,2 Mrd. EUR. Diese Zunahme entfiel mit 425 Mio. EUR auf die zinssatzbedingten Minderungen der Pensionsrückstellungen, unter Berücksichtigung von latenten Steuern, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden. Darüber hinaus führten positive Marktwertveränderungen von Finanzinstrumenten (vorwiegend aus Devisensicherungen) zu einem Anstieg der neutralen Rücklagen um 141 Mio. EUR. Demgegenüber führten das negative Nachsteuerergebnis und negative Effekte aus der Währungsumrechnung zu einer Minderung des Eigenkapitals.

Die Eigenkapitalquote stieg gegenüber dem Wert zum Jahresende 2012 (16,9 Prozent) auf 17,5 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen gingen um 1,4 Mrd. EUR auf 12,5 Mrd. EUR zurück, während die kurzfristigen Fremdmittel um 2,1 Mrd. EUR auf 11,9 Mrd. EUR stiegen. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel verminderten sich die Pensionsrückstellungen deutlich um 677 Mio. EUR. Den im ersten Halbjahr entstandenen Pensionsansprüchen standen dabei eine Verminderung der Pensionsrückstellungen (–587 Mio. EUR) aufgrund des gegenüber dem Jahresende (3,5 Prozent) auf 3,75 Prozent gestiegenen Rechnungszinses sowie laufende Dotierungen in das Planvermögen gegenüber. Die Zunahme der sonstigen Rückstellungen (+46 Mio. EUR) ist vorwiegend auf Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen von SCORE zurückzuführen.

Insbesondere aufgrund der fristigkeitsbedingten Umgliederungen einer EUR-Anleihe sowie eines Schuldscheindarlehens (insgesamt 954 Mio. EUR) in die kurzfristigen Finanzschulden gingen die langfristigen Finanzschulden um 811 Mio. EUR zurück. Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen sanken vor allem aufgrund von Verbräuchen um 54 Mio. EUR. Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten legten die Finanzschulden um 467 Mio. EUR zu. Dem fristigkeitsbedingten Anstieg standen dabei planmäßige Tilgungen – unter anderem die Tilgung einer EUR-Anleihe über 500 Mio. EUR – gegenüber.

Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+463 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1,2 Mrd. EUR).

Die Nettokreditverschuldung reduzierte sich zum 30. Juni 2013 auf 1,2 Mrd. EUR (31.12.2012: 2,0 Mrd. EUR).

Ermittlung Nettokreditverschuldung

	30. Juni 2013 in Mio. €	31. Dez. 2012 in Mio. €	Veränderung zum 31. Dez. 2012 in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 426	1 507	–5,4
Anleihen	1 808	2 312	–21,8
Übrige langfristige Finanzschulden	3 332	3 091	7,8
	6 566	**6 910**	**–5,0**
Übrige Bankverbindlichkeiten	27	9	200,0
Konzernkreditverschuldung	**6 593**	**6 919**	**–4,7**
Flüssige Mittel	1 613	1 436	12,3
Wertpapiere	3 756	3 530	6,4
Nettokreditverschuldung	**1 224**	**1 953**	**–37,3**
Pensionsrückstellungen	5 167	5 844	–11,6
Nettokreditverschuldung und Pensionen	**6 391**	**7 797**	**–18,0**

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge
Deutsche Lufthansa AG (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS), Germanwings (4U), Lufthansa CityLine (CLH), Air Dolomiti (EN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2013

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	4U	CLH	EN	LCAG	**Konzernflotte**	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.12	Veränderung zum 30.06.12
Airbus A310	2[3]							2			–	–
Airbus A319	35	5	7	36				83		16	+2	+5
Airbus A320	58	28	16					102	18	2	+13	+18
Airbus A321	62	8	6					76	4		+1	+2
Airbus A330	18	18						36		3	–	–1
Airbus A340	48	13	2[2]					63	2	2	–	–2
Airbus A380	10							10			–	–
Boeing 737	36							36			–9	–21
Boeing 747	30							30			+1	–
Boeing 767			6					6	2		–	–
Boeing 777			4					4			–	–
Boeing MD-11F							18	18			–	–
Bombardier CRJ	23[1]				32			55			–1	–2
Bombardier C-Series								0			–	–
Bombardier Q-Series			14					14			–	–
ATR	5[1]					6		11		5	–	–
Avro RJ		20			1			21		6	–1	–4
Embraer	43[1]		3[3]					46			+4	+4
Fokker F70			9					9			–	–
Fokker F100			15					15			–	–
Flugzeuge gesamt	**370**	**92**	**82**	**36**	**33**	**6**	**18**	**637**	**26**	**34**	**10**	**–1**

[1] Vermietet an Lufthansa Regionalgesellschaften.
[2] Vermietet an SWISS.
[3] Vermietet an konzernexterne Gesellschaft.

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe [1]								davon Lufthansa Passage		
		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	11 233	11 223	0,1	6 164	6 183	–0,3	8 230	8 192	0,5
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	319	349	–8,6	162	181	–10,5			
Operatives Ergebnis	Mio. €	–64	73	–	299	500	–40,2	–91	–268	66,0
Segmentergebnis	Mio. €	–133	9	–	315	525	–40,0			
EBITDA [2]	Mio. €	638	747	–14,6	712	824	–13,6	422	234	80,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 108	1 177	–5,9	497	685	–27,4			
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	54 881	55 913	–1,8	54 881	55 913	–1,8	40 048	40 960	–2,2
Fluggäste [3]	Tsd.	49 463	49 648	–0,4	27 825	27 658	0,6	35 963	36 052	–0,2
Angebotene Sitzkilometer [3]	Mio.	126 915	127 071	–0,1	68 809	67 357	2,2	93 822	93 595	0,2
Verkaufte Sitzkilometer [3]	Mio.	99 102	97 771	1,4	54 856	53 490	2,6	72 581	71 556	1,4
Sitzladefaktor [3]	%	78,1	76,9	1,2 P.	79,7	79,4	0,3	77,4	76,5	0,9 P.

[1] Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines.
[2] Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.
[3] Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Zum Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe gehören neben der Lufthansa Passage (inklusive Germanwings) auch SWISS und Austrian Airlines. Weitere Beteiligungen wie Brussels Airlines und SunExpress ergänzen das Portfolio. Gestützt durch eine Multi-Hub-Strategie bietet die Passage Airline Gruppe den Passagieren ein weltweites Streckenangebot gepaart mit höchster Reiseflexibilität an.

Das nach wie vor stockende Wachstum der Weltwirtschaft und volatile Wechselkurse waren maßgebliche Determinanten der Geschäftsentwicklung der Passage Airline Gruppe im ersten Halbjahr. Des Weiteren beeinträchtigten Streiks der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und Dritter vor allem das Geschäft der Lufthansa Passage. In diesem Umfeld verzeichnete die Passage Airline Gruppe ein negatives operatives Ergebnis. Dieses lag zwar über dem ursprünglich für das Vorjahr berichteten Wert, jedoch unter dem durch Bewertungs- und Einmaleffekte angepassten Vorjahreswert. Das Zukunftsprogramm SCORE prägt auch das Geschäft der Gesellschaften der Passage Airline Gruppe. Im ersten Halbjahr wurden viele Restrukturierungsmaßnahmen identifiziert, begonnen oder sogar bereits abgeschlossen. Einzelheiten hierzu können den folgenden Einzelabschnitten zu den Airlines entnommen werden.

Operative Entwicklung Im ersten Halbjahr 2013 beförderten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe 49,5 Mio. Fluggäste (–0,4 Prozent). Im Rahmen des strikten Kapazitätsmanagements sank die Anzahl der Flüge im Vorjahresvergleich um 5,1 Prozent. Vornehmlich durch den Einsatz größerer Flugzeuge sowie einen höheren Anteil von Economy-Passagieren blieben die angebotenen Sitzkilometer dabei jedoch stabil (–0,1 Prozent). Da gleichzeitig die verkauften Sitzkilometer um 1,4 Prozent stiegen, erhöhte sich der Sitzladefaktor um 1,2 Prozentpunkte auf 78,1 Prozent. Die Durchschnittserlöse je verkauftem Sitzkilometer sanken um 1,0 Prozent, während die Verkehrserlöse insgesamt um 0,4 Prozent anstiegen.

Die Entwicklung der Durchschnittserlöse war je nach Verkehrsgebiet stark unterschiedlich. In Amerika und Europa wurden im Vergleich zum Vorjahr teils erhebliche Zuwächse erzielt, während in Asien/Pazifik und Nahost/Afrika merkliche Rückgänge verzeichnet wurden. Im Verkehrsgebiet Europa lag der Absatz leicht über dem Vorjahreswert. Durch höhere Durchschnittserlöse (+1,2 Prozent) stiegen die Verkehrserlöse um 1,4 Prozent. Sehr positiv entwickelte sich die Region Amerika. Durch einen signifikanten Absatzanstieg gepaart mit höheren Durchschnittserlösen (+2,0 Prozent) wuchsen hier die Verkehrserlöse deutlich um 8,6 Prozent. Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik ging der Absatz hingegen zurück. Bei merklich niedrigeren Durchschnittserlösen (–7,2 Prozent) sanken die Verkehrserlöse um 8,8 Prozent. In der Region Nahost/Afrika wurde ebenfalls ein niedrigerer Absatz verbucht. Auch hier führte dies kombiniert mit niedrigeren Durchschnittserlösen (–4,2 Prozent) zu sinkenden Verkehrserlösen (–8,3 Prozent).

Das strategische Joint Venture J+ der Lufthansa Passage mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) wurde am 1. April 2013 durch den Beitritt von SWISS und Austrian Airlines ergänzt. Das Joint Venture ermöglicht die Koordination von Flugplänen sowie eine erweiterte kommerzielle Zusammenarbeit auf Strecken zwischen Japan und Europa.

Die Passage Airline Gruppe wird auch weiterhin umfangreich investieren und arbeitet kontinuierlich an der Modernisierung der Flotte. Bei Lufthansa Passage wurde im Juni die achte Boeing 747-8 in die Flotte übernommen. Parallel wird die gesamte Langstreckenflotte schneller als geplant nun bis Sommer 2015 auf die neue Business Class umgerüstet. Für diese Maßnahmen werden

im vierten Quartal 2013 Einmalaufwendungen in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrags das Ergebnis belasten. Im Kurz- und Mittelstreckensegment werden durch den Ausstieg aus der 70-Sitzer-Flotte sowie den beschleunigten Ausstieg aus der Boeing 737-Flotte wettbewerbsfähigere Stückkostenstrukturen geschaffen. Des Weiteren hat die Passage Airline Gruppe 100 Airbus-Mittelstreckenflugzeuge (30 A320 Current Engine Option sowie je 35 A320 und A321 New Engine Option) mit Auslieferungsdaten bis 2025 sowie zwei weitere A380 für die Lufthansa Passage bestellt. Auf der Bestellliste von SWISS stehen 30 Flugzeuge der Bombardier C-Series, sechs Boeing 777-300ER sowie ein A330-300 und ein A321.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Trotz einer leicht rückläufigen Verkehrsleistung lagen die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds aufgrund eines Absatzanstiegs mit 10,4 Mrd. EUR (+0,4 Prozent) leicht über dem Vorjahr. Während die abgesetzte Menge mit 1,4 Prozent positiv wirkte, führten negative Währungseffekte (–1,0 Prozent) zu Erlösminderungen. Die sonstigen operativen Erträge erhöhten sich deutlich um 17,4 Prozent auf 532 Mio. EUR. Der Anstieg resultierte vor allem aus höheren Kursgewinnen (+48 Mio. EUR) sowie aus Erträgen von 9 Mio. EUR aus der Auflösung von im Vorjahr vorzunehmenden Wertberichtigungen auf sonstige Vermögensgegenstände. Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich somit insgesamt um 0,8 Prozent auf 11,8 Mrd. EUR.

Im Vorjahresvergleich stiegen die operativen Aufwendungen um 1,9 Prozent auf 11,8 Mrd. EUR. Die Materialaufwendungen verminderten sich insbesondere aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung um 2,1 Prozent. Dabei sanken die Treibstoffkosten – vor allem mengenbedingt – ebenfalls um 2,1 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Die Gebühren reduzierten sich nur leicht um 0,7 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. Neben geringeren Flugsicherungsgebühren (–1,7 Prozent) war dies vor allem auf die Rückgänge der Start- und Landegebühren (–1,9 Prozent) und der Luftverkehrsteuer (–5,1 Prozent) zurückzuführen. Die übrigen bezogenen Leistungen reduzierten sich im Wesentlichen aufgrund verminderter bezogener Technikleistungen (–3,4 Prozent), rückläufiger Charteraufwendungen (–17,5 Prozent) sowie gesunkener Aufwendungen für Operating Leases (–26,2 Prozent) um insgesamt 3,5 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR.

Bei einer um 1,7 Prozent verringerten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand um insgesamt 24,0 Prozent. Hier hatten der Flugbetriebsübergang der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways und die Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi im ersten Halbjahr 2012 zu Aufwandsentlastungen von insgesamt 325 Mio. EUR geführt. Der um diese Effekte bereinigte Aufwandsanstieg von 3,5 Prozent war insbesondere auf zinssatzbedingt erhöhte Zuführungen zu Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich um 1,3 Prozent auf insgesamt 706 Mio. EUR.

Der sonstige operative Aufwand verminderte sich um 1,1 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Geringeren Aufwendungen aus Kursverlusten (–40 Mio. EUR) und gesunkenen Agenturprovisionen (–13 Mio. EUR) standen hierbei vor allem höhere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+25 Mio. EUR) gegenüber. Das operative Ergebnis verringerte sich um 137 Mio. EUR auf –64 Mio. EUR. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Die übrigen Segmenterträge von 42 Mio. EUR entfielen auf Erträge aus Rückstellungsauflösungen (34 Mio. EUR) sowie Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen (8 Mio. EUR).

Die übrigen Segmentaufwendungen betrugen 108 Mio. EUR (Vorjahr: 62 Mio. EUR). Sie entfielen mit 93 Mio. EUR (Vorjahr: 59 Mio. EUR) auf außerplanmäßige Abschreibungen. Sie betrafen vier Airbus A340-300, sieben Boeing 737-500, sieben B737-300 und vier Canadair Regional Jet 700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 7 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR) auf zwei B747-400, einen A340-300, vier der vorgenannten A340-300 und 13 der vorgenannten B737, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von –3 Mio. EUR (Vorjahr: –52 Mio. EUR) betraf SunExpress, SN Airholding und die Terminal 2 Gesellschaft. Insgesamt ging das Segmentergebnis um 142 Mio. EUR auf –133 Mio. EUR zurück.

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 2013	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in P.
Europa	4 877	1,4	39 573	–0,8	43 620	–3,1	31 745	0,2	72,8	2,4
Amerika	2 839	8,6	4 597	6,0	40 839	6,0	34 422	6,5	84,3	0,4
Asien / Pazifik	1 812	–8,8	3 026	–1,8	29 653	–1,1	23 638	–1,7	79,7	–0,5
Nahost / Afrika	846	–8,3	2 268	–3,4	12 803	–5,4	9 297	–4,3	72,6	0,8
Gesamtverkehr	**10 374**	**0,4**	**49 463**	**–0,4**	**126 915**	**–0,1**	**99 102**	**1,4**	**78,1**	**1,2**

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,1 Mrd. EUR um 5,9 Prozent unter dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen im ersten Halbjahr 29 neue Flugzeuge zu, für detaillierte Erläuterungen siehe S. 8.

Prognose Die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr war auch weiterhin durch eine regional sehr unterschiedliche Entwicklung geprägt. Anders als insbesondere Nordamerika und Europa entwickelte sich vor allem die Verkehrsregion Asien deutlich schwächer. Wesentliche Gründe hierfür blieben Währungsentwicklungen, zunehmend aber auch starker Wettbewerb. Diese differenzierte Entwicklung wird sich vermutlich auch im weiteren Jahresverlauf fortsetzen. Die Vorausbuchungen entwickeln sich den ersten sechs Monaten entsprechend solide.

Die Entwicklung der Durchschnittserlöse wird weiter durch die strukturellen Effekte größerer Flugzeuge, einen wachsenden Anteil der Langstreckenverkehre und die zeitweise Erhöhung von Economy-Class-Anteilen beeinträchtigt. Aus heutiger Sicht haben diese strukturellen Effekte allerdings keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Profitabilität.

Für 2013 rechnet die Passage Airline Gruppe bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen unverändert mit einer moderaten Steigerung von Umsatz und dem für das Geschäftsjahr 2012 berichteten operativen Ergebnis. Zwischenzeitlich wurden ergebnisrelevante Einmalbelastungen aus Produktmaßnahmen auf einen niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrag quantifiziert, der das Ergebnis der Passage Airline Gruppe im vierten Quartal belasten soll. Nach wie vor ist mit einem substanziellen Anstieg der Profitabilität erst zu einem späteren Zeitpunkt, insbesondere mit Abschluss von SCORE und der Finalisierung der Produktinvestitionen, zu rechnen.

Die absolute Höhe des Ergebnisses hängt wie in den Vorjahren maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der Entwicklung von Treibstoffpreisen und Wechselkursen ab.

Lufthansa Passage

Im ersten Halbjahr 2013 hat die Lufthansa Passage in schwierigem Umfeld das operative Ergebnis um 177 Mio. EUR gegenüber Vorjahr auf –91 Mio. EUR verbessert. Der Umsatz betrug 8,2 Mrd. EUR und lag damit auf Vorjahresniveau. Das zweite Quartal war zu Beginn erneut getrübt durch Warnstreiks verschiedener Gewerkschaften sowie Ausläufer des hartnäckigen Winters, in deren Folge es zu Verspätungen und Flugausfällen kam. Dies wirkte sich gegenläufig zu der ansonsten im Vergleich zum Vorjahr verbesserten Geschäftsentwicklung aus.

Am 1. Juli 2013 ging die neue Germanwings mit einem neuen und innovativen Produkt- und Markenkonzept an den Start. Germanwings soll bis 2014 sukzessive den dezentralen Europaverkehr außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München von der Lufthansa Passage übernehmen. Bei Germanwings haben Fluggäste dann die Auswahlmöglichkeit zwischen drei Produktkategorien in unterschiedlichen Preissegmenten mit verschiedenen Komfortmerkmalen.

Bei einer deutlichen Reduzierung der Fluganzahl um 5,4 Prozent gegenüber Vorjahr bei konstantem Sitzplatzangebot durch den Einsatz größerer Flugzeuge sowie einem steigenden Langstreckenanteil konnte die Lufthansa Passage dank einer optimierten Steuerung der Kapazitäten im ersten Halbjahr die Auslastung der Flugzeuge um 0,9 Prozentpunkte auf 77,4 Prozent steigern. Die Durchschnittserlöse sanken dabei leicht (–0,7 Prozent). Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 36,0 Mio. (–0,2 Prozent) Passagiere befördert. Die operativen Gesamterlöse erreichten mit 8,6 Mrd. EUR den Vorjahreswert. Gleichzeitig sanken die operativen Aufwendungen um 1,1 Prozent auf 8,7 Mrd. EUR.

Im Juni wurde die Stellung von Lufthansa Passage als Premium-Carrier durch die weltweit größte Passagierbefragung durch das Meinungsforschungsinstitut Skytrax bestätigt. Nachdem die Lufthansa First Class bereits mit fünf Sternen klassifiziert worden war, wurde die Lufthansa Passage nun als „Best Western European Airline“ und „Best Transatlantic Airline“ sowie für ihre herausragenden First Class Lounges und das First Class Terminal in Frankfurt ausgezeichnet.

Mit Ablauf des Halbjahres wurde die Organisationsstruktur der Lufthansa Passage durch eine Stärkung der Prozessorientierung und divisionaler Verantwortung weiterentwickelt. Dazu wurde die gesamte Prozessorganisation überarbeitet und organisatorische Zuständigkeiten in den jeweiligen Vorstandsressorts der Lufthansa Passage neu verteilt. Das Ressort „Finanzen und Information Management“ wurde aufgelöst. Die Zuständigkeiten dieses Ressorts und jene für „Produkt und Marketing“ und „Business Development“ gingen auf die anderen Vorstandsressorts über. Im Rahmen dieser Initiative von SCORE wurden insgesamt 220 Maßnahmen entlang der Kernprozesse entwickelt, durch die die Lufthansa Passage ihr Ergebnis um 180 Mio. EUR verbessern will. Teile der Maßnahmen befinden sich derzeit in der Abstimmung mit den Mitbestimmungsgremien.

Für das Gesamtjahr 2013 geht Lufthansa Passage unverändert von einer Steigerung des Umsatzes und einer Verbesserung des operativen Ergebnisses aus. Die absolute Höhe des Ergebnisses wird in besonderem Maße von der Entwicklung der Treibstoffkosten und der Wechselkurse abhängen. Den herausfordernden, weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen soll mit flexiblem Kapazitätsmanagement und der kontinuierlichen Optimierung der Prozesse begegnet werden.

Weitere Airlines der Gruppe

SWISS[1)]

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 059	2 034	1,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	63	54	16,7
EBITDA	Mio. €	215	204	5,4
Fluggäste[2)]	Tsd.	8 220	8 152	0,8
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	8 589	8 267	3,9

[1)] Inkl. Edelweiss Air.
[2)] Vorjahreszahlen angepasst.
Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

Austrian Airlines

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	977	1 029	–5,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	–35	163	
EBITDA	Mio. €	38	240	–84,2
Fluggäste*	Tsd.	5 280	5 444	–3,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	6 244	6 686	–6,6

* Vorjahreszahlen angepasst.
Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter www.austrian.com.

Im zweiten Quartal 2013 fand eine Beruhigung des Marktumfelds in der Schweiz statt. Vor diesem Hintergrund gelang SWISS im ersten Halbjahr 2013 eine Verbesserung des operativen Ergebnisses auf 63 Mio. EUR. Dank einer leichten Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und einer Beruhigung an den Rohstoffmärkten erwirtschaftete SWISS einen Umsatz von 2,1 Mrd. EUR, ein Plus von 1,2 Prozent gegenüber Vorjahr. Durch striktes Kapazitätsmanagement konnte der Sitzladefaktor bei einem höheren Absatz (+4,3 Prozent) im ersten Halbjahr 2013 auf 82,3 Prozent (+1,7 Prozentpunkte) gesteigert und die negative Entwicklung auf der Erlösseite stabilisiert werden. Die Passagierzahlen stiegen um 0,8 Prozent auf 8,2 Mio. an. Nach wie vor belastend wirkt der starke Schweizer Franken, der den hohen Wettbewerbsdruck für SWISS weiter verstärkt.

Um auch in den kommenden Jahren ein nachhaltig profitables Ergebnis erwirtschaften zu können, wurden zahlreiche Projekte zur Kostensenkung sowie zur Produktivitäts- und Ertragssteigerung initiiert. Durch Reduktion von Gewicht, Optimierung von Flugplanung und -verfahren sowie den Einsatz neuer Technologien strebt SWISS mit verbessertem Fuel Management bis 2015 Einsparungen in Höhe eines niedrigen zweistelligen Millionen-Euro-Betrags an. Ab September wird am Standort Genf eine neuartige One-Way-Tarifstruktur eingeführt, die den Kunden mehr Flexibilität beim Produkt und bei der Buchung bietet. Des Weiteren wird derzeit eine unabhängige Produktionsbasis in Genf mit rund 150 Crew-Mitgliedern aufgebaut, wodurch ein effizienterer Flugbetrieb ermöglicht wird.

Um ihren Qualitätsanspruch nachhaltig zu festigen, investiert SWISS weiterhin in ihre Flotte. Die aktuelle SWISS Flotte einschließlich Edelweiss Air besteht aus 92 Flugzeugen und zusätzlich fünf Maschinen im Wetlease. Mit der Aufnahme einer Direktverbindung nach Singapur im Mai 2013 bedient SWISS 24 Interkontinental-Destinationen und 50 Europaziele. Für das Gesamtjahr 2013 erwartet das SWISS Management trotz des nach wie vor anspruchsvollen Umfelds ein operatives Ergebnis, das auf Eurobasis im Rahmen des Vorjahresniveaus liegen soll.

Austrian Airlines begegnete dem herausfordernden Marktumfeld erfolgreich mit der Fortführung der im vergangenen Jahr begonnenen Restrukturierungsmaßnahmen. Das zeigte sich auch in den Zahlen des ersten Halbjahres 2013: Im Vergleich zum Vorjahr sank das operative Ergebnis zwar auf –35 Mio. EUR. Bereinigt um Einmaleffekte im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang im Vorjahr hat sich das Ergebnis allerdings um 20 Mio. EUR verbessert. Der Umsatz von Austrian Airlines lag mit 977 Mio. EUR um 5,1 Prozent unter dem Wert des Vorjahres.

Im ersten Halbjahr 2013 beförderte Austrian Airlines 5,3 Mio. Passagiere (–3,0 Prozent). Der Rückgang ist vornehmlich auf die Verkleinerung der Mittelstreckenflotte zurückzuführen. Bei einem um 7,4 Prozent reduzierten Angebot ging der Absatz allerdings lediglich um 5,3 Prozent zurück. Dies führt zu einem um 1,7 Prozentpunkte verbesserten Sitzladefaktor von 75,7 Prozent.

Die bereits umgesetzten Sanierungsmaßnahmen erlauben wieder gezielte Ergänzungen des bestehenden Angebots. Am 17. Mai 2013 wurde mit der erfolgreichen Neuaufnahme der Destination Chicago die Anzahl der Verbindungen nach Nordamerika auf 26 Flüge pro Woche erhöht. Die Umrüstung der Langstreckenflotte auf die neue Business Class schreitet voran und soll bis zum Herbst des laufenden Jahres vollständig abgeschlossen sein.

Mit Zusatzservices wurden auch auf der Erlösseite Akzente gesetzt. Das innovative Produkt „Austrian smart upgrade“ bietet Passagieren 72 Stunden vor Abflug die Möglichkeit, online einen Platz in der Business Class zu erwerben. Austrian Airlines möchte die Anzahl ihrer Zusatzleistungen zukünftig erhöhen.

Der Sanierungskurs wird weiterhin entschlossen fortgesetzt. Dies wird sich im laufenden Jahr positiv auf das Ergebnis auswirken. Ziel für das Gesamtjahr 2013 ist es unverändert, den erfolgreich gestarteten Turnaround zu festigen und damit ein positives operatives Ergebnis zu erzielen.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 218	1 352	–9,9	619	690	–10,3
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	13	13	0,0	8	6	33,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	61	48	27,1	34	28	21,4
Segmentergebnis	Mio. €	73	57	28,1	42	31	35,5
EBITDA[1]	Mio. €	87	88	–1,1	48	47	3,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	129	83	55,4	68	49	38,8
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	4 548	4 603	–1,2	4 548	4 603	–1,2
Fracht und Post[2]	Tsd. t	839	869	–3,5	436	439	–0,7
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer[2]	Mio.	6 064	6 312	–3,9	3 244	3 264	–0,6
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer[2]	Mio.	4 243	4 363	–2,8	2 227	2 222	0,2
Nutzladefaktor[2]	%	70,0	69,1	0,9 P.	68,7	68,1	0,6 P.

[1] Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer GmbH und die Beteiligung an der Luftfrachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH. Weiterhin wird ein Anteil an der Jade Cargo International Ltd. gehalten, die keinen Geschäftsbetrieb mehr unterhält und im ersten Quartal 2013 einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt hat. Außerdem ist Lufthansa Cargo an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften beteiligt.

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

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

Das erste Halbjahr 2013 war von einer unverändert zurückhaltenden Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten geprägt. Auch bei Lufthansa Cargo war die Frachtmenge in den ersten sechs Monaten des Jahres rückläufig. Durch ein flexibles und nachfrageorientiertes Kapazitätsmanagement konnte der Nutzladefaktor aber leicht gesteigert werden. Das operative Ergebnis verbesserte sich im zweiten Quartal weiter und liegt nach den ersten sechs Monaten des Jahres bei 61 Mio. EUR.

Produkt und Streckennetz Lufthansa Cargo hat im ersten Halbjahr mehrere Auszeichnungen von ihren Kunden erhalten. So wählte die Airforwarders Association in den USA Lufthansa Cargo zur besten internationalen Frachtairline. Bei den renommierten „Cargo Airline of the Year Awards“ der britischen Air Cargo Media Gruppe wurde Lufthansa Cargo erneut zur besten europäischen Frachtairline gewählt.

Im Berichtszeitraum hat Lufthansa Cargo die Digitalisierung der Prozesse weiter vorangetrieben. Die Airline hat sich im Mai einem Abkommen des internationalen Luftfahrtverbands IATA angeschlossen, das die Nutzung elektronischer Luftfrachtbriefe (eAWB) künftig deutlich vereinfacht. Spediteure, die den eAWB nutzen möchten, brauchen nur noch eine Vereinbarung zur Anerkennung von elektronisch übermittelten Luftfrachtbrief-Daten mit der IATA zu unterzeichnen. Diese Vereinbarung gilt dann automatisch für alle teilnehmenden Airlines.

Im März hat Lufthansa Cargo Guadalajara neu an das Streckennetz angebunden und bedient die mexikanische Metropole seitdem mit zwei wöchentlichen Frachterflügen.

Operative Entwicklung Im ersten Halbjahr 2013 gingen die Frachtmengen im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 Prozent zurück. Das Angebot wurde um 3,9 Prozent reduziert. Da die transportierten Tonnenkilometer strukturbedingt lediglich um 2,8 Prozent sanken, stieg der Nutzladefaktor um 0,9 Prozentpunkte auf insgesamt 70,0 Prozent.

Mit 6,0 Prozent fiel der Tonnagerückgang am deutlichsten im Bereich Asien/Pazifik aus. Aufgrund des erfolgreichen Kapazitätsmanagements konnte in diesem Verkehrsgebiet der Nutzladefaktor durch eine erhebliche Reduzierung des Angebots signifikant verbessert werden.

Auch in Europa wurde durch eine Angebotsreduzierung eine Verbesserung des Nutzladefaktors erreicht. Im Bereich Amerika gingen die Tonnagen gegenüber Vorjahr um 4,2 Prozent zurück. Einzig in Nahost/Afrika konnten die Frachtmengen gesteigert werden. Da das Angebot um 2,4 Prozent erhöht wurde, der Absatz hingegen lediglich um 1,8 Prozent anstieg, ging der Ladefaktor in dieser Region aber geringfügig zurück.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Infolge rückläufiger Verkehrserlöse (–8,7 Prozent) sank der Umsatz der Lufthansa Cargo im ersten Halbjahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 9,9 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse verringerten sich infolge geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 28 Mio. EUR (–44,0 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen vor allem aufgrund eines höheren Fremdwährungsergebnisses und Erstattungen aus Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ergebnisverbesserungsprogramm SCORE mit 48 Mio. EUR um 26,3 Prozent über Vorjahresniveau. Die operativen Gesamterlöse gingen insgesamt auf 1,3 Mrd. EUR (–8,9 Prozent) zurück.

Die operativen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 10,2 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Ursache hierfür war primär der niedrigere mengenabhängige Materialaufwand in Höhe von 881 Mio. EUR (–10,3 Prozent). In dieser Position reduzierten sich kapazitätsabhängig der Charteraufwand auf 402 Mio. EUR (–14,3 Prozent), der Treibstoffaufwand auf 237 Mio. EUR (–8,1 Prozent), die Gebühren auf 135 Mio. EUR (–4,3 Prozent) und die Technikaufwendungen auf 56 Mio. EUR (–12,5 Prozent).

Der Personalaufwand stieg um 4,8 Prozent auf 196 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Altersversorgungsaufwendungen sowie zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Ergebnisverbesserungsprogramm SCORE zurückzuführen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.532 Mitarbeiter (–1,6 Prozent).

Die Abschreibungen waren mit 13 Mio. EUR um 55,2 Prozent niedriger. Dies ist vornehmlich auf das Auslaufen planmäßiger Abschreibungen für die MD-11-Frachtflugzeuge zurückzuführen.

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund von geringeren Agenturprovisionen um 20,1 Prozent auf 115 Mio. EUR.

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 61 Mio. EUR, das über dem Vorjahreswert von 48 Mio. EUR liegt.

Die übrigen Segmenterträge stiegen aufgrund höherer Erträge aus Rückstellungsauflösungen um 150,0 Prozent auf 5 Mio. EUR. Die übrigen Segmentaufwendungen blieben weiterhin auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 73 Mio. EUR (Vorjahr: 57 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 8 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften.

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 129 Mio. EUR (Vorjahr: 83 Mio. EUR). Diese Zunahme erklärt sich maßgeblich aus Anzahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf von fünf Boeing 777F-Flugzeugen.

Prognose Lufthansa Cargo erwartet auch weiterhin in der zweiten Jahreshälfte eine spürbare Erholung der Nachfrage und wieder wachsende Tonnagen. Nachdem die Kapazitäten von Lufthansa Cargo im ersten Quartal noch tendenziell nachfrageorientiert gesteuert wurden, ist das Unternehmen im Laufe des zweiten Quartals zu einer angebotsorientierten Kapazitätspolitik übergegangen. Damit bereitet es sich auf die vorhergesagte Markterholung im zweiten Halbjahr vor.

Ergänzend wirkt das strikte Kostenmanagement, welches durch die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE weiter forciert wird.

Für das Geschäftsjahr 2013 hält Lufthansa Cargo an dem Ziel eines operativen Gewinns im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich fest. Dieser soll über dem Ergebnis des Vorjahres liegen. Um dieses Ergebnisziel in dem anspruchsvollen Marktumfeld zu erreichen, hat Lufthansa Cargo zusätzliche Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnissicherung initiiert.

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 2013	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in %	**Jan. – Juni 2013**	Veränderung in P.
Europa	114	–7,3	291	–3,4	324	–6,9	172	–2,5	53,1	2,4
Amerika	506	–1,9	253	–4,2	2 719	–1,5	1 854	–1,8	68,2	–0,3
Asien/Pazifik	460	–16,7	222	–6,0	2 402	–7,6	1 857	–4,5	77,3	2,5
Nahost/Afrika	102	–1,0	73	7,3	619	2,4	359	1,8	58,0	–0,3
Gesamtverkehr	**1 182**	**–8,7**	**839**	**–3,5**	**6 064**	**–3,9**	**4 243**	**–2,8**	**70,0**	**0,9**

* Ohne Extracharter.

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 040	2 016	1,2	1 046	990	5,7
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	741	773	–4,1	373	343	8,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	219	146	50,0	138	81	70,4
Segmentergebnis	Mio. €	228	175	30,3	137	97	41,2
EBITDA*	Mio. €	272	207	31,4	172	91	89,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	40	63	–36,5	29	30	–3,3
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	19 777	20 345	–2,8	19 777	20 345	–2,8

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Die Lufthansa Technik Gruppe umfasst weltweit 32 technische Instandhaltungsbetriebe. Sie ist direkt und indirekt an 54 Gesellschaften beteiligt. Herausforderungen im Markt sind weiterhin die angespannte Finanz- und Ergebnissituation der Airlines sowie die Konsolidierung des MRO-Markts. Unter anderem durch die verschiedenen Effizienz- und Produktivitätsmaßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE erwirtschaftete Lufthansa Technik im ersten Halbjahr ein gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigertes operatives Ergebnis. Der Umsatz wurde gegenüber Vorjahr leicht erhöht.

Produkte Als Weltmarktführer auf dem Gebiet von MRO-Dienstleistungen für Verkehrsflugzeuge investiert Lufthansa Technik stetig in Innovationen. Bombardier Aerospace hat Lufthansa Technik bereits als Lieferanten der Kabinenmanagement- und In-Flight-Entertainment-Systeme für das neue Challenger 350-Programm ausgewählt. Zudem erhielten der Instandhaltungsbetrieb in Hamburg und das US-Tochterunternehmen BizJet International zum zweiten Mal in Folge durch Airbus Corporate Jets die Auszeichnung „Bester VIP-Kabinenausrüster des Jahres". Auch im Komponentengeschäft sind Innovationen wichtig: Der Bereich Geräteinstandhaltung hat eine auf den Austausch von Know-how angelegte Zusammenarbeit mit Liebherr-Aerospace begonnen.

Operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte im ersten Halbjahr 175 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von insgesamt 282 Mio. EUR für 2013 schließen. Die Anzahl der Vertragskunden und betreuter Flugzeuge wurde gegenüber Vorjahr gesteigert, unter anderem durch den Abschluss eines Total Component Maintenance-Vertrags über mehr als 60 Flugzeuge mit der panamaischen COPA Airlines. Weitere Vertriebserfolge umfassen einen Vertrag mit Spirit Airlines über die Überholung von Schubumkehrern und einen Base-Maintenance-Vertrag mit Pegasus Airlines. Die Spairliners GmbH schloss einen Vertrag mit der französischen Regionalfluggesellschaft HOP! über die Komponentenversorgung von 26 Embraer Flugzeugen ab. Sky Regional Airlines hat mit der Lufthansa Technik AERO Alzey einen exklusiven Vertrag für PW150A Triebwerke unterzeichnet.

Der besondere Fokus im ersten Halbjahr 2013 lag auf der erfolgreichen Umsetzung von SCORE-Großprojekten, unter anderem im Triebwerksbereich und in der Geräteinstandhaltung. Zur Reduzierung der Personalkapazitäten in der Administration durch effizientere Prozesse wurden 169 Projekte konkretisiert, die in den kommenden zwei Jahren umgesetzt werden sollen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr lagen mit 2 Mrd. EUR leicht über Vorjahr (+1,2 Prozent). Während die Umsätze mit Konzerngesellschaften um 4,1 Prozent auf 741 Mio. EUR zurückgingen, stieg der Außenumsatz auf 1,3 Mrd. EUR (+4,5 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 92 Mio. EUR unter Vorjahresniveau (–4,2 Prozent).

Der operative Gesamtaufwand sank um 2,7 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR. Durch verringerten Materialverbrauch und weniger Fremdfertigung konnte der Materialaufwand auf 955 Mio. EUR (–1,8 Prozent) reduziert werden. Insbesondere weil die Mitarbeiterzahl im Jahresdurchschnitt um 2,3 Prozent auf 19.920 zurückging, nahm der Personalaufwand ebenso ab (–1,3 Prozent). Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik einen operativen Gewinn von 219 Mio. EUR (Vorjahr: 146 Mio. EUR). Da die übrigen Segmenterträge (–55,6 Prozent) und das Equity-Ergebnis (–58,3 Prozent) abnahmen, erreichte Lufthansa Technik insgesamt ein Segmentergebnis von 228 Mio. EUR (+30,3 Prozent). Die Segmentinvestitionen lagen bei 40 Mio. EUR (–23 Mio. EUR). Der Neubau für Werkstätten, die zentrale Werkstofftechnik und Büroflächen am Heimatstandort Hamburg verläuft planmäßig und soll im Frühjahr 2014 fertiggestellt werden.

Prognose Gegenüber dem Vorjahr rechnet Lufthansa Technik für 2013 unter anderem aufgrund von Effizienzsteigerungen nun mit einem operativen Ergebnis über Vorjahr bei moderatem Umsatzanstieg. Voraussetzungen, um auch in den folgenden Jahren die Ergebnisziele zu erreichen, sind die erfolgreiche Umsetzung von Kostensenkungs- und Vertriebsmaßnahmen sowie eine stabile Entwicklung der Airline-Branche.

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 209	1 203	0,5	640	635	0,8
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	290	276	5,1	154	145	6,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	19	22	– 13,6	16	28	– 42,9
Segmentergebnis	Mio. €	21	28	– 25,0	20	33	– 39,4
EBITDA*	Mio. €	44	50	– 12,0	36	41	– 12,2
Segmentinvestitionen	Mio. €	33	24	37,5	14	14	0,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	30 912	29 750	3,9	30 912	29 750	3,9

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Die LSG Sky Chefs-Gruppe umfasst 151 Unternehmen und ist an mehr als 200 Flughäfen in 52 Ländern präsent. LSG Sky Chefs gelang es, ihren Umsatz in allen Regionen zu steigern. Das Unternehmen weist für das erste Halbjahr 2013 ein operatives Ergebnis von 19 Mio. EUR aus. Im Zuge der umfassenden Restrukturierung in Deutschland wurden im März die Betriebe in Paderborn, Nürnberg und Münster/Osnabrück geschlossen und der Service von einem externen Dienstleister übernommen. Die mit der Gewerkschaft vereinbarten Eckpunkte zur Erreichung wettbewerbsfähiger Personalkosten an den deutschen Standorten befinden sich in der Umsetzung. In Auckland, Neuseeland, wurde im Frühjahr der Grundstein für den Bau eines hochmodernen Cateringbetriebs gelegt.

Produkte LSG Sky Chefs baut ihre Marktführerschaft durch die Weiterentwicklung ihres Produkt- und Leistungsportfolios aus. Das Leistungsspektrum aus der Zusammenarbeit mit „Retail in Motion“ (RIM) umfasst innovative Komplettlösungen zum Management des Bordverkaufs. Das weltweite Geschäft mit Bordservice-Equipment wird seit Anfang April unter der neuen, eigenständigen Marke „Spiriant“ betrieben.

Operative Entwicklung Im ersten Halbjahr wurden zahlreiche neue Kundenverträge geschlossen und bestehende verlängert. Besonders hervorzuheben ist die Fortführung der weltweiten, umfangreichen Cateringverträge mit Lufthansa Passage und United Airlines. Darüber hinaus partizipiert LSG Sky Chefs am Wachstum bestehender Kunden, so beispielsweise mit Etihad in Washington und Sao Paulo oder mit American Airlines in Düsseldorf und Seoul. Auch im Bereich der Equipment- und Logistikleistungen konnte Neugeschäft mit verschiedenen internationalen Airlines generiert werden. Zur Jahresmitte übernahm das Unternehmen die Logistikleistungen für die Thalys- und Eurostar-Hochgeschwindigkeitszüge am Bahnhof Brüssel-Süd.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz erhöhte sich im ersten Halbjahr mit 1,2 Mrd. EUR um 0,5 Prozent (wechselkursbereinigt: +1,4 Prozent). Veränderungen im Kreis der einbezogenen Geschäftsbetriebe führten zu einer Reduktion des Umsatzes um 43 Mio. EUR, diese wurde jedoch durch reales Umsatzwachstum überkompensiert. Der Außenumsatz sank auf 919 Mio. EUR (– 0,9 Prozent), der Innenumsatz stieg um 5,1 Prozent auf 290 Mio. EUR.

Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 32 Mio. EUR um 10 Mio. EUR unter Vorjahr. Somit sanken die operativen Gesamterlöse leicht um 0,3 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Die operativen Gesamtaufwendungen waren mit 1,2 Mrd. EUR um 0,1 Prozent geringer als im Vorjahr. Der Materialaufwand verminderte sich trotz gestiegener Umsätze um 2,7 Prozent auf 532 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die Veränderungen im Kreis der einbezogenen Geschäftsbetriebe. Im ersten Halbjahr beschäftigte LSG Sky Chefs durchschnittlich 30.602 Mitarbeiter (+ 3,3 Prozent). Hierdurch sowie insbesondere aufgrund von Restrukturierungsaufwendungen in Deutschland stieg der Personalaufwand insgesamt um 4,8 Prozent auf 458 Mio. EUR. Die Abschreibungen waren mit 32 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Aufwendungen sind primär durch geringere Aufwendungen für Fremdpersonal auf 200 Mio. EUR (– 3,4 Prozent) gesunken. LSG Sky Chefs weist für die ersten sechs Monate 2013 einen operativen Gewinn von 19 Mio. EUR aus (Vorjahr: 22 Mio. EUR). Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen betrug wie im Vorjahr 1 Mio. EUR. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung hat sich im Wesentlichen aufgrund des geänderten Konsolidierungskreises um 4 Mio. EUR auf 1 Mio. EUR verringert. Das Segmentergebnis von LSG Sky Chefs betrug somit insgesamt 21 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen waren mit 33 Mio. EUR um 9 Mio. EUR höher als im Vorjahr.

Prognose LSG Sky Chefs rechnet für das Gesamtjahr 2013 unter Berücksichtigung von Konsolidierungseffekten mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau. Die SCORE-Aktivitäten finden schwerpunktmäßig in Europa sowie den USA statt und werden planmäßig umgesetzt. LSG Sky Chefs erwartet für 2013 nun einen operativen Gewinn in der Größenordnung des Vorjahres.

Geschäftsfeld IT Services

Kennzahlen IT Services

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	304	301	1,0	154	155	–0,6
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	177	175	1,1	90	88	2,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	5	8	–37,5	2	4	–50,0
Segmentergebnis	Mio. €	3	7	–57,1	1	3	–66,7
EBITDA*	Mio. €	24	45	–46,7	13	32	–59,4
Segmentinvestitionen	Mio. €	12	10	20,0	6	4	50,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	2 721	2 773	–1,9	2 721	2 773	–1,9

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Lufthansa Systems bietet als IT-Provider auf dem internationalen Markt Beratungs- und IT-Dienstleistungen für ausgewählte Branchen. In der Aviation-Industrie hat das Unternehmen eine weltweit führende Position. Zum Kundenstamm zählen rund 300 Airlines und mehr als 150 Unternehmen aus anderen Branchen. Neben den Standorten in Deutschland ist Lufthansa Systems in 16 Ländern vertreten. Der Umsatz war mit 304 Mio. EUR (Vorjahr: 301 Mio. EUR) leicht über Vorjahr, das operative Ergebnis lag mit 5 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) leicht unter dem Vorjahreswert.

Produkte Als Full Service-Dienstleister unterstützt Lufthansa Systems seine Kunden mit Beratung, Entwicklung sowie Implementierung und Betrieb von Branchenlösungen. Lufthansa Systems ist zertifizierter SAP-Partner. Unter den Kunden des Bereichs Industry Solutions befinden sich große mittelständische Unternehmen ebenso wie weltweit tätige Konzerne. In der Airline-IT deckt das Portfolio alle Geschäftsprozesse einer Fluggesellschaft ab, unabhängig vom Geschäftsmodell. Das drahtlose Bordunterhaltungssystem BoardConnect wie auch Velimo, die erste vollintegrierte Guest Service Plattform für die Hospitality-Industrie, stoßen weltweit auf großes Kundeninteresse.

Operative Entwicklung Im Berichtszeitraum wurde China Southern, die größte Airline Asiens, als erster chinesischer Kunde für Lido/Flight gewonnen. Weiterhin wurden in Asien Verträge mit Jet Airways, EVA Air, SriLankan Airlines, Golden Myanmar und All Nippon Airways abgeschlossen. Außerhalb Asiens entschieden sich Iberia, die türkische Frachtfluggesellschaft ACT Airlines, Libyan Airlines und Norwegian Air Shuttle für Produkte von Lufthansa Systems. Mit dem Technologieunternehmen Tecosim wurde ein IT-Outsourcing-Auftrag abgeschlossen. Weitere Aufträge kamen von dem langjährigen Kunden Hamburg Port Authority. Bosch Thermotechnik vergab erneut einen Auftrag zur Anwendungsentwicklung und Wartung, ebenso wie Bucher Reisen für den Weiterbetrieb ihrer Webservices. Die langjährige Zusammenarbeit mit E.ON und Vattenfall konnte im Rahmen neuer Projekte ausgebaut werden. Der ÖPNV-Dienstleister Rhenus-Veniro wird künftig die Steuerung und Abrechnung sämtlicher Vertriebswege über die Softwarelösung Patris Office abwickeln.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse konnten im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr auf 304 Mio. EUR (+1,0 Prozent) gesteigert werden. Dabei erreichten die Umsatzerlöse mit externen Kunden 127 Mio. EUR (Vorjahr: 126 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften der Lufthansa Group verblieben mit 177 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Erträge stiegen aufgrund der Kompensation von SCORE-Restrukturierungsaufwendungen durch die Lufthansa Group auf 9 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR). Die operativen Gesamterlöse summierten sich somit auf 313 Mio. EUR (Vorjahr: 309 Mio. EUR). Der Materialaufwand erhöhte sich auf 58 Mio. EUR (+31,8 Prozent). Der Anstieg resultiert vornehmlich aus Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Wechsel auf Cloud Computing und dem Bereich mobile Infotainment Systeme. Die Anzahl der Mitarbeiter verminderte sich im Jahresdurchschnitt auf 2.727 (Vorjahr: 2.788). Der Personalaufwand erhöhte sich infolge gestiegener Aufwendungen für Abfindungen und Altersteilzeit auf 122 Mio. EUR (Vorjahr: 120 Mio. EUR). Die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte betrugen wie im Vorjahr 18 Mio. EUR. Die sonstigen operativen Aufwendungen verminderten sich auf 110 Mio. EUR (–9 Mio. EUR). Die operativen Gesamtaufwendungen beliefen sich auf 308 Mio. EUR (Vorjahr: 301 Mio. EUR). Daraus resultierte ein operatives Ergebnis von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR). Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeiten in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte betrug 12 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR).

Prognose Die im ersten Halbjahr abgeschlossenen Verträge sowie die Umsetzung von Projekten im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE tragen zur positiven Entwicklung von Lufthansa Systems bei. Trotz der insgesamt herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Situation wird im Geschäftsjahr 2013 unverändert mit einem moderaten Umsatzwachstum und einer weiteren Steigerung der Profitabilität gerechnet. Der Schwerpunkt des Wachstums wird dabei auf dem Geschäft mit konzernexternen Kunden liegen.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – Juni 2013	Jan. – Juni 2012	Veränderung in %	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	629	704	–10,7	278	356	–21,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	–149	–70	–112,9	–46	–65	29,2
Segmentergebnis	Mio. €	–84	–76	–10,5	12	–71	–
EBITDA*	Mio. €	–47	29	–	35	40	–12,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	5	7	–28,6	3	4	–25,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	3 977	4 032	–1,4	3 977	4 032	–1,4

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Struktur Der Bereich Sonstige umfasst die Service- und Finanzgesellschaften der Lufthansa Group. Dazu gehören AirPlus und Lufthansa Flight Training (LFT). Die zentralen Konzernfunktionen der Deutschen Lufthansa AG sind ebenfalls diesem Segment zugeordnet.

Entwicklung der Gesellschaften Das internationale Geschäftsreisewachstum stagnierte im ersten Halbjahr 2013 und bremste auch das Wachstum bei AirPlus. Der Abrechnungsumsatz der Geschäftsreiseprodukte lag nur 2,5 Prozent über Vorjahr. Die Anzahl der Transaktionen von AirPlus-Kunden weltweit stieg um 2,8 Prozent. Das operative Ergebnis von 18 Mio. EUR war aufgrund der bisher schwachen Umsatzentwicklung in Deutschland leicht unter Vorjahr (–1 Mio. EUR). Bei LFT stand im Geschäftsbereich Simulatortraining der Ausbau des strategischen Wachstumsfelds „Wet Training“ (Simulatorvermietung einschließlich zusätzlicher Leistungen) im Fokus. Das Unternehmen erwirtschaftete operative Gesamterlöse von 86 Mio. EUR (–3,6 Prozent) und erzielte dabei ein operatives Ergebnis von 13 Mio. EUR (–3 Mio. EUR).

Im Rahmen der Ausgliederung in Shared Services Center werden die administrativen Konzernfunktionen im Bereich Finanzen, Einkauf und Personal teilweise in ein spezialisiertes Dienstleistungszentrum überführt. Die Gespräche dazu mit den Mitbestimmungsgremien sind im Gange. Die operativen Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 315 Mio. EUR um 6,0 Prozent unter Vorjahr. Das operative Ergebnis betrug –185 Mio. EUR (Vorjahr: –110 Mio. EUR). Dies ist bedingt durch einen Anstieg der operativen Aufwendungen auf 500 Mio. EUR (Vorjahr: 445 Mio. EUR). Für den Anstieg sind im Wesentlichen die Restrukturierungsprojekte im Rahmen von SCORE in Höhe von 71 Mio. EUR verantwortlich.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war geprägt durch Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit SCORE, die in diesem Segment verbucht werden. Die operativen Gesamterlöse sanken auf 629 Mio. EUR (Vorjahr: 704 Mio. EUR), während die operativen Aufwendungen leicht auf 778 Mio. EUR anstiegen (Vorjahr: 774 Mio. EUR). Somit ergab sich ein operatives Ergebnis von –149 Mio. EUR (Vorjahr: –70 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

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

Die stets auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme sollen frühzeitig sowohl Risiken als auch Chancen erkennen und Maßnahmen aufzeigen, sodass das Handeln danach ausgerichtet werden kann. Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement-System und zur Risikosituation der Lufthansa Group finden Sie im „Geschäftsbericht 2012“ ab S. 104.

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

Die Staatsschuldenkrise in Europa stellt unverändert ein erhebliches Risiko für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung dar. Weitere Risikofaktoren, die sich negativ auf das globale Wirtschaftswachstum auswirken können, sind unter anderem die aktuelle Krise im Nahen Osten sowie eine sich abzeichnende restriktive Kreditvergabe in China mit möglicher Eintrübung des Wachstums. Das Verkehrsaufkommen im weltweiten Passagierluftverkehr ist von diesen Risikofaktoren bislang nicht tangiert. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group konnten die Auslastung durch Kapazitätsmanagement im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Die Rohöl- und Kerosinpreise bewegen sich unter dem Niveau des Vorjahres. Unverändert sind die Treibstoffpreise jedoch sehr volatil. Sie werden neben der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage auch durch geopolitische Krisen beeinflusst. Daher ist ein Anstieg der Preise nicht auszuschließen. Trotz bestehender Sicherungen würde ein solcher Anstieg die Treibstoffrechnungen der Fluggesellschaften erheblich belasten.

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

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

Nachtragsbericht

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

Prognosebericht

BIP-Wachstum

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2013.
* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Zum Ende des ersten Halbjahres 2013 sprechen Anzeichen für eine positive Entwicklung der Weltwirtschaft. Dazu gehören die anhaltende wirtschaftliche Erholung in den USA und das starke Wachstum in Japan. Für 2013 wird insgesamt mit einem weltweiten Wirtschaftswachstum von insgesamt 2,2 Prozent gerechnet.

Für Europa wird für 2013 jedoch eine Stagnation des wirtschaftlichen Wachstums erwartet. Nach wie vor ist es vor allem die wirtschaftliche Entwicklung in den südlichen europäischen Ländern, die zu diesem negativen Wachstum führt. Mittlerweile hat sich die Rezession in der Eurozone aber auch auf Länder wie Frankreich, Finnland und die Niederlande ausgedehnt. Die erwartete wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands im Jahr 2013 wurde mittlerweile auf eine Wachstumsrate von 0,5 Prozent reduziert.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung beinhalten die Terminkurse die Erwartung leicht sinkender Preise. Insgesamt wird das Ölpreisniveau jedoch weiterhin stark durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Unverändert ist für das Jahr 2013 mit volatilen Treibstoffkosten zu rechnen.

Bei den Wechselkursen beinhalten die Terminkurse aktuell noch die Erwartungen einer Dollarabschwächung gegenüber dem Euro. Auch für die übrigen größeren Währungen wie dem Japanischen Yen oder dem Britischen Pfund wird eine Abschwächung gegenüber dem Euro prognostiziert. Allerdings ist auch im restlichen Jahr 2013 mit sehr volatilen Wechselkursen zu rechnen, solange keine weltwirtschaftliche Erholung eintritt.

Es wird erwartet, dass sich das globale Wachstum der Airline-Industrie in 2013 weiter fortsetzen wird. Im Vergleich zur Situation im Vorjahr schätzt die IATA das wirtschaftliche Umfeld für die Airline-Industrie als deutlich verbessert ein. So wird für das Jahr 2013 mittlerweile ein Gewinn der Branche in Höhe von 12,7 Mrd. USD (Vorjahr: 7,6 Mrd. USD) prognostiziert.

Lufthansa Group Das erste Halbjahr 2013 entwickelte sich für die Lufthansa Group zufriedenstellend. Bereits nach sechs Monaten konnte ein ausgeglichenes operatives Ergebnis erreicht werden, obwohl hohe Treibstoffkosten und schwankende Wechselkurse sowie volatile Märkte mit regional sehr unterschiedlichen Entwicklungen zu kompensieren waren. Unter Berücksichtigung aller Sondereinflüsse im vergangenen Jahr lässt sich eine deutliche Verbesserung im operativen Ergebnis der Lufthansa Group erkennen.

In der Passage Airline Gruppe zeichnet sich eine – auf das gesamte Streckennetz gesehen – stabile Entwicklung von Vorausbuchungen und Durchschnittserlösen ab. Dabei ist die regionale Entwicklung sehr unterschiedlich und mit Risiken für die weitere Geschäftsentwicklung behaftet. Das strikte Kapazitätsmanagement wird fortgesetzt und soll auch weiterhin zu steigenden Ladefaktoren führen. Eine Verbesserung der Profitabilität im Gesamtjahr ist zu erwarten.

Für Lufthansa Cargo ist die weitere Ergebnisentwicklung abhängig von der allgemeinen Nachfrageentwicklung im zweiten Halbjahr. Nach Ablauf der Sommerpause wird sich zeigen, ob der Markt eine Verbesserung der Geschäftsentwicklung zulässt. Bei den Service-Gesellschaften zeichnet sich eine stabile, im Fall der Lufthansa Technik positive Geschäftsentwicklung ab.

Für das Gesamtjahr 2013 geht die Lufthansa Group daher unverändert von einem Umsatz über Vorjahr und einem operativen Ergebnis über dem berichteten Ergebnis für das Geschäftsjahr 2012 (524 Mio. EUR) aus.

Insbesondere aufgrund der nach wie vor stark schwankenden Wechselkurse unterliegt die Prognose weiterhin hohen Unsicherheiten. Maßgeblich ist neben der allgemeinen Marktentwicklung auch die Geschwindigkeit der Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen von SCORE.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – Juni 2013

in Mio. €	**Jan. – Juni 2013**	Jan. – Juni 2012*	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012*
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	11 778	11 851	6 441	6 502
Andere Betriebserlöse	2 686	2 658	1 395	1 388
Umsatzerlöse	**14 464**	**14 509**	**7 836**	**7 890**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	67	71	33	26
Sonstige betriebliche Erträge	987	969	446	453
Materialaufwand	–8 561	–8 754	–4 459	–4 584
Personalaufwand	–3 606	–3 146	–1 819	–1 433
Abschreibungen	–931	–895	–441	–432
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2 421	–2 550	–1 133	–1 358
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**–1**	**204**	**463**	**562**
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	11	–28	21	8
Übriges Beteiligungsergebnis	22	59	16	46
Zinserträge	86	80	45	43
Zinsaufwendungen	–248	–268	–124	–134
Übrige Finanzposten	–111	–148	–82	–132
Finanzergebnis	**–240**	**–305**	**–124**	**–169**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**–241**	**–101**	**339**	**393**
Ertragsteuern	44	122	–81	21
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**–197**	**21**	**258**	**414**
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	36	–	34
Ergebnis nach Ertragsteuern	**–197**	**57**	**258**	**448**
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–7	–7	–3	–4
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**–204**	**50**	**255**	**444**
„Unverwässertes“ / „Verwässertes Ergebnis“ je Aktie in €	**–0,44**	**0,11**	**0,55**	**0,97**
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen in €	–0,44	0,03	0,55	0,90
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in €	0,00	0,08	0,00	0,07

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar – Juni 2013

in Mio. €	**Jan. – Juni 2013**	Jan. – Juni 2012*	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012*
Ergebnis nach Ertragsteuern	**–197**	**57**	**258**	**448**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	–23	56	–34	65
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	10	157	–36	87
Folgebewertung von Cashflow Hedges	174	–113	15	–66
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	–13	2	–	–
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	1	4	1	5
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	–43	21	–4	7
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	587	–1 311	549	–1 067
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	–162	345	–153	238
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern	**531**	**–839**	**338**	**–731**
Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)	**334**	**–782**	**596**	**–283**
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	–7	–10	–3	–9
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	**327**	**–792**	**593**	**–292**

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

Konzernbilanz

zum 30. Juni 2013

Aktiva

in Mio. €	**30.06.2013**	31.12.2012 [1]	30.06.2012 [1]	01.01.2012 [1]
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer [2]	1 184	1 193	1 197	1 191
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	362	375	369	384
Flugzeuge und Reservetriebwerke	12 199	11 838	12 030	11 592
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	895	899	879	840
Übriges Sachanlagevermögen	2 034	2 081	2 116	2 118
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	422	400	366	394
Übrige Beteiligungen	440	413	1 037	898
Langfristige Wertpapiere	19	19	20	134
Ausleihungen und Forderungen	386	464	448	443
Derivative Finanzinstrumente	216	268	297	343
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	20	25	25	24
Effektive Ertragsteuerforderungen	52	52	62	60
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	656	755	726	152
Langfristige Vermögenswerte	**18 885**	**18 782**	**19 572**	**18 573**
Vorräte	646	639	654	620
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 106	3 595	4 520	3 449
Derivative Finanzinstrumente	238	215	217	414
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	173	151	175	171
Effektive Ertragsteuerforderungen	92	101	131	128
Wertpapiere	3 756	3 530	3 615	3 111
Bankguthaben und Kassenbestände	1 613	1 436	958	887
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	53	110	107	686
Kurzfristige Vermögenswerte	**10 677**	**9 777**	**10 377**	**9 466**
Bilanzsumme	**29 562**	**28 559**	**29 949**	**28 039**

[1] Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.
[2] Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	**30.06.2013**	31.12.2012 [1]	30.06.2012 [1]	01.01.2012 [1]
Gezeichnetes Kapital	1 177	1 177	1 172	1 172
Kapitalrücklage	1 382	1 382	1 366	1 366
Gewinnrücklagen	1 590	–63	395	1 483
Übrige neutrale Rücklagen	1 161	1 055	1 748	1 624
Konzernergebnis	–204	1 228	50	–13
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	**5 106**	**4 779**	**4 731**	**5 632**
Minderheitenanteile	61	60	79	95
Eigenkapital	**5 167**	**4 839**	**4 810**	**5 727**
Pensionsrückstellungen	5 167	5 844	5 752	4 733
Sonstige Rückstellungen	628	582	558	574
Finanzschulden	5 136	5 947	5 922	5 808
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	169	198	162	128
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 171	1 163	1 182	1 156
Derivative Finanzinstrumente	149	150	112	55
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	116	94	99	92
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**12 536**	**13 978**	**13 787**	**12 546**
Sonstige Rückstellungen	840	894	839	801
Finanzschulden	1 430	963	934	616
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 694	4 231	4 833	4 227
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 842	2 612	3 573	2 359
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	967	933	1 031	939
Derivative Finanzinstrumente	–	2	15	37
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	86	107	101	71
Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	–	–	26	716
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**11 859**	**9 742**	**11 352**	**9 766**
Bilanzsumme	**29 562**	**28 559**	**29 949**	**28 039**

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

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. Juni 2013

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbewertung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiverwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	**Summe übrige neutrale Rücklagen**	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	**Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital**	Minderheitenanteile	**Gesamt Eigenkapital**
Stand am 31.12.2011	**1 172**	**1 366**	**766**	**322**	**193**	**343**	**1 624**	**3 800**	**–13**	**7 949**	**95**	**8 044**
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	–	–	–	–	–	–	–	–2 317	–	–2 317	–	–2 317
Angepasster Stand am 31.12.2011	**1 172**	**1 366**	**766**	**322**	**193**	**343**	**1 624**	**1 483**	**–13**	**5 632**	**95**	**5 727**
Kapitalerhöhungen / -herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	–127	127	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–114	–114	–11	–125
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	5	–	5	–15	–10
Konzern- / Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	50	50	7	57
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	65	56	–	3	124	–966	–	–842	3	–839
Stand am 30.06.2012	**1 172**	**1 366**	**831**	**378**	**193**	**346**	**1 748**	**395**	**50**	**4 731**	**79**	**4 810**
Stand am 31.12.2012	**1 177**	**1 382**	**169**	**317**	**236**	**332**	**1 054**	**3 635**	**990**	**8 238**	**60**	**8 298**
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	–	–	–	1	–	–	1	–3 698	238	–3 459	–	–3 459
Angepasster Stand am 31.12.2012	**1 177**	**1 382**	**169**	**318**	**236**	**332**	**1 055**	**–63**	**1 228**	**4 779**	**60**	**4 839**
Kapitalerhöhungen / -herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	1 228	–1 228	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–6	–6
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzern- / Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–204	–204	7	–197
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	141	–23	–	–12	106	425	–	531	–	531
Stand am 30.06.2013	**1 177**	**1 382**	**310**	**295**	**236**	**320**	**1 161**	**1 590**	**–204**	**5 106**	**61**	**5 167**

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – Juni 2013

in Mio. €	**Jan. – Juni 2013**	Jan. – Juni 2012[4]	**April – Juni 2013**	April – Juni 2012[4]
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.[1]	**1 436**	**887**	**1 596**	**915**
Ergebnis vor Ertragsteuern	–241	–101	339	393
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	931	902	441	439
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	3	36	–13	11
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	1	–16	2	–12
Beteiligungsergebnis	–33	–31	–37	–54
Zinsergebnis	162	188	79	91
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern	–64	–67	–45	–54
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	111	139	82	124
Veränderung des Working Capitals[2]	1 443	694	489	6
Operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**2 313**	**1 744**	**1 337**	**944**
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–82	–	–27
Operativer Cashflow	**2 313**	**1 662**	**1 337**	**917**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–1 317	–1 372	–618	–789
Investitionen in Finanzanlagen	–18	–13	–11	–4
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	3	–69	12	–14
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	5	5	5	5
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	–3	–168	–3	–168
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	–17	–	–5	–
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	–	–	–	–
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	125	275	41	52
Zinseinnahmen	185	189	62	73
Erhaltene Dividenden	29	75	22	60
Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit	**–1 008**	**–1 078**	**–495**	**–785**
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–130	–	–168
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds[3]	–885	–851	–553	–468
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	322	317	57	92
Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	**–1 571**	**–1 612**	**–991**	**–1 161**
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–130	–	–168
Kapitalerhöhung	–	–	–	–
Aufnahme Finanzschulden	411	752	324	541
Rückführung Finanzschulden	–730	–384	–566	–78
Gewinnausschüttung	–6	–126	–6	–120
Zinsausgaben	–232	–235	–76	–68
Nettozu- / -abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	**–557**	**7**	**–324**	**275**
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–5	–	0
Nettoab- / -zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**185**	**57**	**22**	**31**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	–8	14	–5	12
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.	**1 613**	**958**	**1 613**	**958**
Wertpapiere	3 756	3 615	3 756	3 615
Flüssige Mittel gesamt	**5 369**	**4 573**	**5 369**	**4 573**
Nettozu- / -abnahme der flüssigen Mittel gesamt	403	575	194	405

[1] In der Darstellung des Einzelquartals Zahlungsmittel zum 01.04.
[2] Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.
[3] Inkl. Dotierung des LH Pension Trust in Höhe von 300 Mio EUR.
[4] Die Vorjahresvergleichswerte wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 zum 1. Januar 2013 rückwirkend angepasst.

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. Juni 2013 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt; die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die zum 1. Januar 2013 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2013 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 zugrunde lagen. Nach der ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste unter Berücksichtigung latenter Steuern künftig als Umbewertungen direkt erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die bisher im Lufthansa Konzern zur Vermeidung ansonsten jährlich auftretender Schwankungen in der Bilanz angewendete 10-Prozent-Korridor-Regel ist danach nicht mehr zulässig. Insbesondere aus Veränderungen des für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden Diskontierungszinssatzes sowie – bei fondsfinanzierten Pensionsplänen – Marktwertschwankungen des Planvermögens können sich erhebliche, nicht prognostizierbare Schwankungen in der Bilanz und Verschiebungen zwischen Eigen- und Fremdkapital ergeben. Bei fondsfinanzierten Pensionsplänen wird der für die Bestimmung des Zinsaufwands und die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzusetzende Zinssatz gleichermaßen für die Ermittlung des Zinsertrags aus dem Planvermögen angesetzt. Durch die Vorgabe eines einheitlichen Zinssatzes ändert sich der Nettozinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen. Darüber hinaus enthält die Neufassung des IAS 19 Neuregelungen zum Inhalt von „kurzfristig fälligen“ und „sonstigen langfristigen Leistungen“.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.07.2012 bis 30.06.2013

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	27.09.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 23, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	28.05.13		Gründung
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	26.10.12		Gründung
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	26.10.12		Gründung
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	25.01.13		Gründung
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	25.01.13		Gründung
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	19.06.13		Gründung
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	19.06.13		Gründung
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	18.04.13		Gründung
Lauda Air Luftfahrt GmbH, Wien, Österreich		20.09.12	Fusion
Lufthansa Italia S.p.A., Mailand, Italien		26.03.13	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 2, Salzburg, Österreich		28.02.13	Fusion

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.07.2012 bis 30.06.2013

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Technik			
AirLiance Materials LLC, Roselle, USA		13.05.13	Verkauf
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland	01.08.12		Kontrollerwerb
LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A., Luanda, Angola	01.09.12		Kontrollerwerb
Retail in Motion (International) Limited, Dublin, Irland	06.02.13		Kauf
LSG Sky Chefs Hannover GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland		22.01.13	Fusion
Starfood Antalya Gida Sanayi ve Ticaret A.S., Istanbul, Türkei		24.06.13	Verkauf von Anteilen
Sonstige			
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln, Deutschland	23.08.12		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt, Deutschland	30.04.13		Gründung
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln, Deutschland		01.01.13	Aufgabe Geschäftstätigkeit

Diese Änderungen wirkten sich auch auf den Zeitpunkt der aufwandswirksamen Erfassung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und ähnlichen Programmen und damit auf den entsprechenden Bilanzansatz aus. Mit der Umstellung stiegen die Pensionsverpflichtungen und die sonstigen Rückstellungen aus Altersteilzeit und ähnlichen Programmen gegenüber dem Jahresabschluss 2012 zum 1. Januar 2013 um insgesamt 3,8 Mrd. EUR, die aktiven latenten Steuerposten stiegen um 711 Mio. EUR, die passiven latenten Steuerposten verringerten sich um 148 Mio. EUR und das Konzern-Eigenkapital verminderte sich um 3,5 Mrd. EUR. Darüber hinaus verminderten sich die sonstigen Vermögenswerte um 571 Mio. EUR. Durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste sowie den Entfall der ratierlich nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen wurde der Dienstzeitaufwand für das erste Halbjahr 2012 um 258 Mio. EUR geringer ausgewiesen. Durch die veränderte Bilanzierung von Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen wurde der Personalaufwand für das erste Halbjahr 2012 um 5 Mio. EUR höher dargestellt. Demgegenüber wurde für den Vorjahreszeitraum durch die Umstellung der Planertragserwartung auf den zu Jahresbeginn geltenden Rechnungszins eine Erhöhung des Nettozinsaufwands um rund 27 Mio. EUR erfasst. Bei Anwendung des neuen IAS 19R bereits im ersten Halbjahr 2012 wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern somit um insgesamt 226 Mio. EUR höher ausgefallen. Das Ergebnis nach Ertragsteuern wäre um 218 Mio. EUR höher ausgewiesen worden.

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

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

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	**Konzern 30.06.2013**	Jahresabschluss 31.12.2012	Konzern 30.06.2012
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	45	105	66
Finanzanlagevermögen	–	1	4
Sonstiges	8	4	37
Eigenkapital / Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	–	–	26

Aufgegebene Geschäftsbereiche

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

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

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

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im Lagebericht auf S. 3–21 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. €	**30.06.2013**	31.12.2012
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	925	922
Aus Gewährleistungsverträgen	940	925
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	38	43
Rechtliche Risiken	72	73
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	55	76

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 127 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2012 waren dies 149 Mio. EUR. Aus bereits zum Jahresende 2012 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über fünf Boeing 737-800 und zwei Avro RJ 85 ergaben sich im ersten Halbjahr 2013 Gewinne von 4 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 75 Mio. EUR. Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von sechs ATR werden bis zum Jahresende 2013 Gewinne von 4 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 37 Mio. EUR erwartet. Ende Juni 2013 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 9,4 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2012 betrug das Bestellobligo 5,7 Mrd. EUR.

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

5) Finanzinstrumente und Finanzschulden

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die einzelnen Stufen sind dabei folgendermaßen definiert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.

Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Vermögenswerte 30.06.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	192	–	192
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	0*	0*
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	**–**	**192**	**0***	**192**
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**262**	**–**	**262**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	575	–	–	575
Fremdkapitalinstrumente	743	2 672	2	3 417
	1 318	**2 672**	**2**	**3 992**
Vermögenswerte gesamt	**1 318**	**3 126**	**2**	**4 446**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 30.06.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	146	–	146
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	3	–	3
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**149**	**–**	**149**

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

Vermögenswerte 31.12.2012

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	239	–	239
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	0*	0*
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	**–**	**239**	**0***	**239**
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**244**	**–**	**244**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	560	–	–	560
Fremdkapitalinstrumente	951	2 175	61	3 187
	1 511	**2 175**	**61**	**3 747**
Vermögenswerte gesamt	**1 511**	**2 658**	**61**	**4 230**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 31.12.2012

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

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

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

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

Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3

in Mio. €	01.01.2013	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwertveränderung im Eigenkapital erfasst	Abgänge/Umgliederungen	30.06.2013
Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasste finanzielle Vermögenswerte	0*	–	–	–	0*
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	61	0*	0*	–59	2
Gesamt	**61**	**0***	**0***	**–59**	**2**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Finanzschulden

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

Finanzschulden

	30.06.2013		31.12.2012	
in Mio. EUR	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 808	1 957	2 312	2 563
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 426	1 441	1 507	1 555
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 332	3 522	3 091	3 372
	6 566	**6 920**	**6 910**	**7 490**

6) Ergebnis je Aktie

		30.06.2013	30.06.2012*
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	**–0,44**	**0,11**
Konzernergebnis	Mio. €	–204	50
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		459.946.980	457.937.406
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	**–0,44**	**0,11**
Konzernergebnis	Mio. €	–204	50
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	–	–
– Laufende und latente Steuern	Mio. €	–	–
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	–204	50
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		459.946.980	457.944.882

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

7) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 23. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG am 28. August 2012 und am 6. November 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 19. September 2012 beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 24. April 2009 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 606.559 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 1.552.791,04 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 8. November 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Zur Ausgabe weiterer neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand am 19. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 19. September 2012 beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 1.402.869 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 3.591.344,64 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 24. September 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2012 noch 19.855.864,32 EUR. Gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2013 wurde der im Jahresabschluss 2012 ausgewiesene Bilanzgewinn von 296 Mio. EUR in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

8) Segmentberichterstattung

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – Juni 2013

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	**Summe berichts-pflichtige operative Segmente**	Sonstige	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	10 914	1 205	1 299	919	127	14 464	–	–	14 464
davon Verkehrserlöse	10 374	1 182	–	–	–	11 556	–	222	11 778
Konzerninnenumsätze	319	13	741	290	177	1 540	–	–1 540	–
Umsatzerlöse	**11 233**	**1 218**	**2 040**	**1 209**	**304**	**16 004**	**–**	**–1 540**	**14 464**
Operative sonstige Erträge	532	48	92	32	9	713	629	–370	972
Operative Gesamterlöse	**11 765**	**1 266**	**2 132**	**1 241**	**313**	**16 717**	**629**	**–1 910**	**15 436**
Operative betriebliche Aufwendungen	**11 829**	**1 205**	**1 913**	**1 222**	**308**	**16 477**	**778**	**–1 891**	**15 364**
davon Materialaufwand	7 499	881	955	532	58	9 925	55	–1 419	8 561
davon Personalaufwand	2 043	196	600	458	122	3 419	189	–2	3 606
davon Abschreibungen (planmäßig)	706	13	48	32	18	817	20	2	839
davon operative sonstige Aufwendungen	1 581	115	310	200	110	2 316	514	–472	2 358
Operatives Ergebnis [1)]	**–64**	**61**	**219**	**19**	**5**	**240**	**–149**	**–19**	**72**
Übrige Segmenterträge	42	5	8	1	0*	56	67	–41	82
Übrige Segmentaufwendungen	108	1	4	0*	2	115	2	38	155
davon außerplanmäßige Abschreibungen	100	–	–	–	–	100	–	–	100
Ergebnis Equity-Bewertung	–3	8	5	1	–	11	–	–	11
Segmentergebnis [2)]	**–133**	**73**	**228**	**21**	**3**	**192**	**–84**	**–98**	**10**
Übriges Finanzergebnis									–251
Ergebnis vor Ertragsteuern									–241
Segmentvermögen [3)]	15 526	1 080	3 169	1 328	240	21 343	1 573	6 646	29 562
davon aus Equity-Bewertung	49	67	194	107	–	417	6	–1	422
Segmentschulden [4)]	13 198	513	1 554	764	183	16 212	1 713	6 470	24 395
Segmentinvestitionen [5)]	1 108	129	40	33	12	1 322	5	25	1 352
davon aus Equity-Bewertung	–	–	4	11	–	15	–	–	15
Mitarbeiter zum Stichtag	54 881	4 548	19 777	30 912	2 721	112 839	3 977	–	116 816

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.
1) Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.
2) Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.
3) Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern“ sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.
4) Sämtliche Schulden mit Ausnahme der Finanzschulden, Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften, derivative Finanzinstrumente, sonstige Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverpflichtungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Schulden ausgewiesen.
5) Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – Juni 2012[6]

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	**Summe berichts-pflichtige operative Segmente**	Sonstige	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	10 874	1 339	1 243	927	126	14 509	–	–	14 509
davon Verkehrserlöse	10 334	1 294	–	–	–	11 628	–	223	11 851
Konzerninnenumsätze	349	13	773	276	175	1 586	–	–1 586	–
Umsatzerlöse	**11 223**	**1 352**	**2 016**	**1 203**	**301**	**16 095**	**–**	**–1 586**	**14 509**
Operative sonstige Erträge	453	38	96	42	8	637	704	–390	951
Operative Gesamterlöse	**11 676**	**1 390**	**2 112**	**1 245**	**309**	**16 732**	**704**	**–1 976**	**15 460**
Operative betriebliche Aufwendungen	**11 603**	**1 342**	**1 966**	**1 223**	**301**	**16 435**	**774**	**–1 984**	**15 225**
davon Materialaufwand	7 659	982	973	547	44	10 205	49	–1 500	8 754
davon Personalaufwand	1 648	187	608	437	120	3 000	150	–4	3 146
davon Abschreibungen (planmäßig)	697	29	49	32	18	825	21	2	848
davon operative sonstige Aufwendungen	1 599	144	336	207	119	2 405	554	–482	2 477
Operatives Ergebnis[1]	**73**	**48**	**146**	**22**	**8**	**297**	**–70**	**8**	**235**
Übrige Segmenterträge	50	2	18	1	0*	71	11	7	89
Übrige Segmentaufwendungen	62	0*	1	0*	1	64	17	39	120
davon außerplanmäßige Abschreibungen	59	–	–	–	–	59	–	–	59
Ergebnis Equity-Bewertung	–52	7	12	5	–	–28	0*	–	–28
Segmentergebnis[2]	**9**	**57**	**175**	**28**	**7**	**276**	**–76**	**–24**	**176**
Übriges Finanzergebnis						–			–277
Ergebnis vor Ertragsteuern						–			–101
Segmentvermögen[3]	15 715	907	3 155	1 339	281	21 397	1 792	6 760	29 949
davon aus Equity-Bewertung	27	53	193	87	–	360	6	–	366
Segmentschulden[4]	13 325	603	1 614	735	182	16 459	1 915	6 765	25 139
Segmentinvestitionen[5]	1 177	83	63	24	10	1 357	7	21	1 385
davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 913	4 603	20 345	29 750	2 773	113 384	4 032	–	117 416

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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

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

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

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

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

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

Angaben nach Regionen Januar – Juni 2013

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord-amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien / Pazifik	Nahost	Afrika	**Summe**
Verkehrserlöse*	7 697	3 636	1 749	1 562	393	1 411	334	194	**11 778**
Andere Betriebserlöse	1 163	428	690	511	92	506	142	93	**2 686**
Umsatzerlöse	**8 860**	**4 064**	**2 439**	**2 073**	**485**	**1 917**	**476**	**287**	**14 464**

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar – Juni 2012

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord-amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien / Pazifik	Nahost	Afrika	**Summe**
Verkehrserlöse*	7 752	3 345	1 620	1 368	320	1 612	342	205	**11 851**
Andere Betriebserlöse	1 229	418	587	495	87	530	127	98	**2 658**
Umsatzerlöse	**8 981**	**3 763**	**2 207**	**1 863**	**407**	**2 142**	**469**	**303**	**14 509**

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Der Vorstand, 30. Juli 2013

Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands

Simone Menne
Mitglied des Vorstands

Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands

Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands

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 2013, 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 31. Juli 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andreas Menke	Dr. Bernd Roese
Wirtschaftsprüfer	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
Christian Schmidt

Deutsche Lufthansa AG,
Investor Relations

Konzept und Gestaltung
HGB Hamburger Geschäftsberichte
GmbH & Co. KG, Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring
+49 69 696–28001

Gregor Schleussner
+49 69 696–28012

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696–28008
Telefax: +49 69 696–90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

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

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

Finanzkalender 2013/2014

2013

31. Okt. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2013

2014

13. März Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2013

29. April Hauptversammlung in Hamburg

6. Mai Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2014

31. Juli Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2014

30. Okt. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2014

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen
Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2013 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein 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.

www.lufthansa.com
www.lufthansagroup.com/investor-relations
www.lufthansagroup.com/verantwortung