



**Was uns
antreibt.**



**Was uns
ausmacht.**



**Wie wir
arbeiten.**

Konzentriert auf Kurs.

1. Zwischenbericht Jan. – März 2014



Die Lufthansa Group im Überblick

Kennzahlen Lufthansa Group

		Jan. – März 2014	Jan. – März ³⁾ 2013	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	6 462	6 628	-2,5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	5 161	5 338	-3,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	-245	-359	31,8
EBIT	Mio. €	-232	-496	53,2
EBITDA	Mio. €	108	-2	
Konzernergebnis	Mio. €	-252	-458	45,0
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	29 249	29 749	-1,7
Eigenkapitalquote	%	17,9	15,4	2,5 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 639	1 700	-3,6
Operativer Cashflow	Mio. €	855	979	-12,7
Investitionen (brutto)	Mio. €	859	718	19,6
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Vergleichbare operative Marge ¹⁾	%	-3,5	-5,2	1,7 P.
EBITDA-Marge	%	1,7	0,0	1,7 P.
Lufthansa Aktie				
Quartalsschlusskurs	€	19,02	15,24	24,8
Ergebnis pro Aktie	€	-0,55	-1,00	45,0
Leistungsdaten²⁾				
Fluggäste	Tsd.	21 738	21 638	0,5
Sitzladefaktor	%	75,6	76,1	-0,5 P.
Fracht und Post	Tsd. t	458	462	-0,8
Fracht-Nutzladefaktor	%	71,6	70,5	1,1 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	9 299	9 207	1,0
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 780	6 751	0,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	72,9	73,3	-0,4 P.
Flüge	Anzahl	231 584	234 299	-1,2
Mitarbeiter				
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	117 922	116 588	1,1

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

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Veröffentlichungstag: 6. Mai 2014.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	37	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	38	Impressum/Kontakt/ Finanzkalender 2014/2015
25	Zwischenabschluss		

Sehr geehrte Damen und Herren,

unser Geschäft war im ersten Quartal des Jahres 2014 recht unterschiedlichen Faktoren ausgesetzt. Der milde Winter in Deutschland und Europa sowie die Entwicklung der Treibstoffpreise wirkten sich günstig für unsere Airlines aus. Die neue Abschreibungspraxis für Flugzeuge und Reservetriebwerke wirkte sich erwartungsgemäß ebenfalls ergebnisverbessernd aus. Zahlreiche Streiks, insbesondere am Flughafen Frankfurt, und die für uns ungünstige Entwicklung vieler Fremdwährungen forderten uns im Tagesgeschäft hingegen heraus. In der Summe haben wir das operative Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr gesteigert. Mit dieser Entwicklung sind wir zufrieden.

Gleichwohl bleibt die Entwicklung der Passage Airline Gruppe als unser größtes Geschäftsfeld in hohem Maße volatil und direkt abhängig von ihrem Marktumfeld. Die Entwicklung der zuletzt schwächeren Nachfragesituation und der schwankenden Treibstoffpreise wird deshalb ausschlaggebend für den unterjährigen Geschäftsverlauf der Passage Airline Gruppe und damit auch wesentlich für die gesamte Lufthansa Group sein.

Wesentlich für den Erfolg unseres Unternehmens ist deshalb nach wie vor die breite Aufstellung als globaler Aviation-Konzern. Unsere Service-Geschäftsfelder sind nicht nur Weltmarktführer in ihren jeweiligen Branchen. Sie sind vor allem auch ein beständiger Garant für unseren Erfolg. So haben die Geschäftsfelder Technik und IT Services, wie auch die Passage Airline Gruppe, ihr jeweiliges Ergebnis im ersten Quartal gesteigert. Bei den Geschäftsfeldern Logistik und Catering waren die Ergebnisse zwar leicht rückläufig, aber auch hier bleiben wir zuversichtlich für die weitere Entwicklung im Laufe des Jahres.

Durch stetige Verbesserungen unseres Produkts wollen wir zum Beispiel unsere Fluggesellschaften stärken. Dazu gehören insbesondere die Investitionen in die kontinuierliche Flotten- und Produkterneuerung, die auch in diesem Jahr weiter voranschreitet. Mit einer neuen, modernen und leisen Flotte, ausgerüstet mit den neuesten Kabinenausstattungen für hohen Fluggastkomfort, werden wir weiter an der Spitze der internationalen Qualitäts-Carrier mitfliegen. Die Einführung der Premium Economy Class bei der Lufthansa Passage in diesem Jahr ist ebenfalls ein weiterer Schritt in diese Richtung. Aber das Geld für diese Investitionen müssen wir auch in Zukunft verdienen.

Damit wir von unserer breiten Aufstellung auch in Zukunft profitieren, überarbeiten und erneuern wir unser Portfolio stetig. So wollen wir das Geschäftsfeld IT Services in drei separate Gesellschaften aufteilen. Der Infrastrukturbereich soll in eine Partnerschaft mit einem international tätigen IT-Dienstleister eingebracht werden, um Wachstumschancen und neue Perspektiven zu schaffen. Der Erhalt von Standorten und Arbeitsplätzen ist bei der Vergabe an einen Partner ein entscheidendes Kriterium. Die beiden anderen Bereiche werden als eigenständige Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group ihre guten Marktchancen auch weiterhin ergreifen können. Mit der Zusammenführung der Miles & More-Aktivitäten in eine eigenständige Gesellschaft werden wir die Fokussierung auf unsere Vielflieger weiter verstärken und den Service für sie weiter verbessern. Gleichzeitig werden wir Miles & More nun auch in der Breite für alle Kunden durch die Wahrnehmung neuer Wachstumsperspektiven bestmöglich weiterentwickeln. Durch Aktivitäten wie diese werden wir auch zukünftig in allen Geschäftsfeldern und Teilbereichen mit vielversprechenden Marktopportunitäten Perspektiven für Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter schaffen.

Denn vor allem sind es unsere Mitarbeiter, die die Lufthansa Group zu dem machen, was sie ist: ein großartiges Unternehmen, verankert in Deutschland und global präsent. Unsere weltweit rund 118.000 Mitarbeiter am Boden und in der Luft arbeiten täglich daran, dass wir als Unternehmen noch besser werden und die Herausforderung der beständigen Veränderung meistern können. Unser eigener Weg der Veränderung ist noch lange nicht zu Ende. Unser Zukunftsprogramm SCORE macht weiterhin gute Fortschritte und trägt maßgeblich zu der positiven Ergebnisentwicklung bei. Das Programm ist noch nicht abgeschlossen, aber schon heute wissen wir, dass wir nach Beendigung von SCORE vieles von dem, was wir uns erarbeitet haben – die Herangehensweise und vor allem aber auch die Kultur hin zu mehr Mut und Veränderung –, auch weiter in unsere tägliche Arbeit übernehmen.

Auch im Vorstand haben wir uns verändert. Carsten Spohr hat das Amt des Vorstandsvorsitzenden übernommen. Karl Ulrich Garnadt führt die Lufthansa Passage und Bettina Volkens übernimmt zusätzlich zu ihren bisherigen Aufgaben die Verantwortung als Personalvorstand der Lufthansa Passage. Als Vorstandsteam freuen wir uns, die Zukunft dieses großartigen Unternehmens mit unseren Mitarbeitern gestalten zu dürfen.

Schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen.



Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender



Simone Menne
Mitglied des Vorstands



Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands



Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands



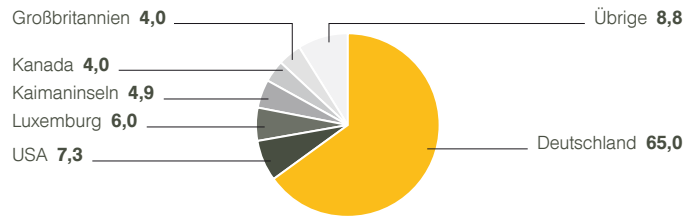
Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands

Lufthansa Aktie

Zum Ende des ersten Quartals 2014 notierte die Lufthansa Aktie bei 19,02 EUR. Dies ist ein Plus gegenüber Jahresanfang von 23,3 Prozent. Sie entwickelte sich damit deutlich besser als der Vergleichsindex DAX, der in diesem Zeitraum stagnierte (+0,0 Prozent). Trotz dieser guten Entwicklung sehen Analysten weiteres Kurspotenzial. Das durchschnittliche Kursziel lag zum Quartalsende bei 20,73 EUR. 17 von 31 Analysten empfahlen die Aktie zum Kauf.

Die Hauptversammlung ist dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat gefolgt, für das Geschäftsjahr 2013 eine Dividende in Höhe von 0,45 EUR je Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungsquote von 30 Prozent des operativen Ergebnisses 2013 und damit der bestehenden Dividendenpolitik. Im Laufe des Jahres 2014 soll die Dividendenpolitik der Lufthansa Group einer Überprüfung unterzogen werden. Hintergrund der Überprüfung sind insbesondere die Veränderung der Abschreibungspolitik und die damit verbundenen positiven Ergebniseffekte, die keinen Einfluss auf den Cashflow des Unternehmens haben. Unabhängig von möglichen Anpassungen wird die Lufthansa Group ihre Aktionäre auch in Zukunft in Form einer verlässlichen Dividendenpolitik am Unternehmenserfolg beteiligen.

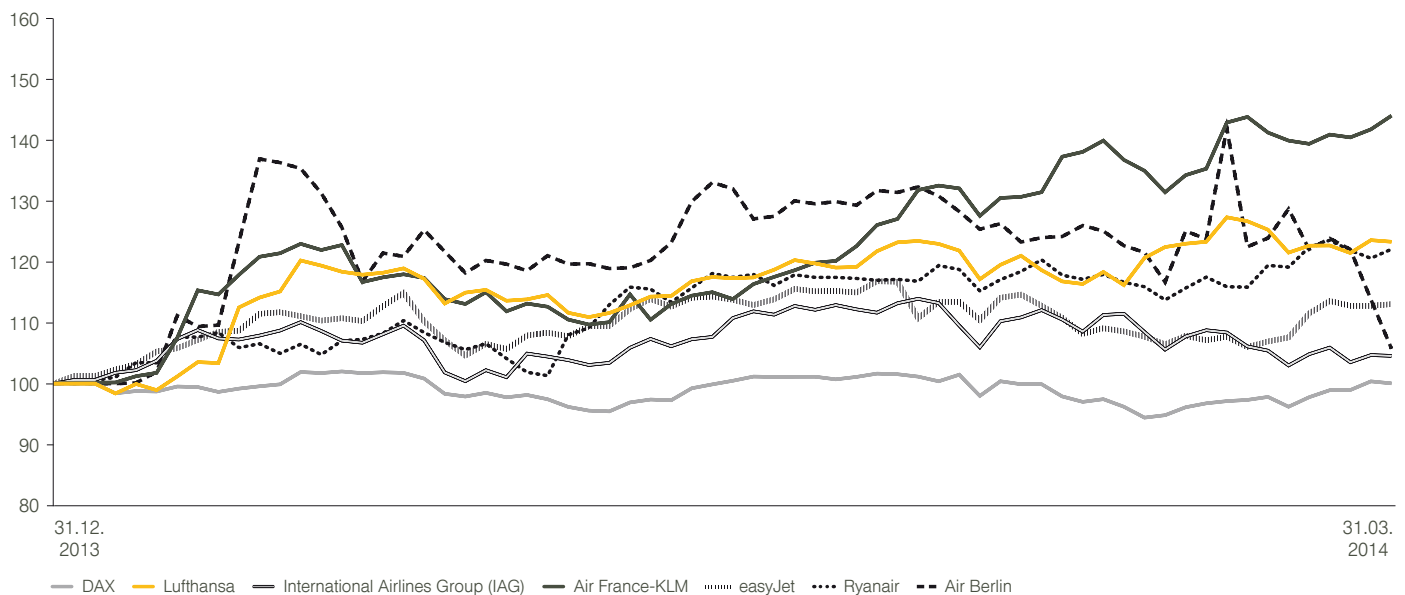
Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 31.03.2014 in %



Streubesitz: 100%

Die Lufthansa Aktie befand sich per Quartalsende weiterhin zu 100 Prozent im Streubesitz. 65,0 Prozent der Aktien wurden von deutschen Investoren gehalten. Die größten Einzelaktionäre waren unverändert zum Vorjahr BlackRock Inc. mit 5,43 Prozent, The Capital Group Companies mit 5,34 Prozent und Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent. Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auch auf unserer Website www.lufthansagroup.com/investor-relations zur Verfügung gestellt.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2013, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

BIP-Wachstum 2014* gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.04.2014.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftliche Lage Die Weltwirtschaft ist im ersten Quartal um 3,1 Prozent gewachsen und übertrifft damit deutlich das Wachstum des Vorjahreszeitraums (1,9 Prozent). Die einzelnen Regionen entwickelten sich jedoch sehr unterschiedlich. Unverändert wiesen die Schwellenländer mit 4,6 Prozent die höchsten Wachstumsraten auf, während die entwickelten Volkswirtschaften mit 2,2 Prozent wuchsen. Auch die Länder der Europäischen Union sind wieder auf einem Wachstumspfad. Während die Wirtschaft der Europäischen Union im Jahr 2013 noch schrumpfte, betrug die Wachstumsrate im ersten Quartal 1,4 Prozent.

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 110,80 USD/bbl zum 31. März 2013 auf 107,76 USD/bbl gesunken. Der Durchschnittspreis im ersten Quartal von 107,91 USD/bbl lag um 4,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Fuel Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin) auf einem rund 17,4 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der Kerosinpreis im Durchschnitt um 5,6 Prozent gegenüber Vorjahr. Das Preissicherungsergebnis der Lufthansa Group belastete das Ergebnis mit 20 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten der Lufthansa Group betragen insgesamt 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,7 Mrd. EUR).

Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gegenüber der Mehrzahl der Währungen auf. Auf der Kostenseite wirkte sich der um 3,8 Prozent abgewertete US-Dollar positiv aus. Auf der Erlöseseite zeigte sich ein gemischtes Bild. Während das Britische Pfund um 2,6 Prozent aufwertete, verlor der Japanische Yen gegenüber dem Euro 15,8 Prozent an Wert. Auch der Chinesische

Renminbi wertete gegenüber dem Euro um 1,7 Prozent ab. Der Schweizer Franken blieb gegenüber dem Euro nahezu unverändert. Währungseffekte belasteten das operative Ergebnis im ersten Quartal insgesamt mit 25 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	31.03. 2014
ICE Brent	in USD/bbl	105,78	111,20	107,91	107,76
Kerosin	in USD/t	943,00	1 017,75	972,50	953,75
USD	1 EUR/USD	1,3486	1,3925	1,3703	1,3772
JPY	1 EUR/JPY	136,75	145,07	140,86	141,96
CHF	1 EUR/CHF	1,2122	1,2372	1,2233	1,2177
CNY	1 EUR/CNY	8,1713	8,6216	8,3575	8,5585
GBP	1 EUR/GBP	0,8175	0,8396	0,8280	0,8257

Branchenentwicklung Das zunehmende Vertrauen in die Nachhaltigkeit des Wirtschaftswachstums wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. So stiegen nach Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) in den ersten zwei Monaten des Jahres die verkauften Passagierkilometer weltweit um 6,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Europäische Fluggesellschaften erzielten ein für diesen Kernmarkt ungewöhnlich hohes Wachstum von 6,7 Prozent. Unverändert sind es jedoch Airlines im Nahen Osten, die das stärkste Wachstum aufweisen. Sie konnten in den ersten beiden Monaten des Quartals 16,0 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen.

Das Premium-Segment entwickelte sich positiv mit einem weltweiten Wachstum von 5,1 Prozent.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich im ersten Quartal verhaltener als das Passagiergeschäft. Insgesamt stiegen die weltweit verkauften Tonnenkilometer in den ersten zwei Monaten des Jahres um 3,6 Prozent. Ähnlich wie im Passagierverkehr zeigt sich hier ein regional stark differenziertes Bild. Fracht-Carrier aus dem Nahen Osten wuchsen um 11,3 Prozent im Vergleich zum gleichen Vorjahreszeitraum. Europäische Airlines wuchsen um 5,7 Prozent, nordamerikanische Airlines lediglich um 0,2 Prozent.

Die Dynamik bei Zusammenschlüssen und Kooperationen hielt in der Airline-Industrie auch 2014 an. Neben A++, dem führenden transatlantischen Joint Venture, das die Fluggesellschaften der Lufthansa Group mit ihren Star Alliance-Partnern United Airlines und Air Canada verbindet, vertieften diverse Wettbewerber ihre Kooperationen. So starteten Delta und Virgin Atlantic im ersten Quartal ein transatlantisches Joint Venture, welches die bereits existierenden Joint Ventures auf den Nordamerikastrecken ergänzt. Erweitert wurde außerdem das transatlantische Joint Venture zwischen IAG und American Airlines um die ebenfalls der oneworld

Allianz zugehörige Finnair. Mit Ende des ersten Quartals wurde die oneworld Allianz um TAM und US Airways erweitert. Beide bedeuteten jeweils als Resultat ihrer Fusion mit LAN (TAM) beziehungsweise American Airlines (US Airways) zuvor die Mitgliedschaft in der Star Alliance.

In Europa bietet Etihad Airways aus den Vereinigten Arabischen Emiraten seit dem ersten Quartal mit ihrer Beteiligung an der Schweizer Darwin Airlines unter dem Namen Etihad Regional Zu- und Abbringerflüge zu verschiedenen europäischen Flughäfen an. Außerdem steht Etihad in Verhandlungen mit Air Berlin über eine Neugestaltung der wirtschaftlichen Beziehung der beiden Unternehmen sowie mit Alitalia über eine mögliche Beteiligung.

Die Ratingagentur Standard & Poor's hat im ersten Quartal 2014 an die Fluggesellschaften Ryanair und WestJet ein Investment Grade Rating vergeben (BBB+ beziehungsweise BBB-). Damit ist die Lufthansa Group neben diesen beiden und Southwest Airlines sowie Air New Zealand eine von nur fünf Airlines weltweit mit einer solchen Einstufung.

Geschäftsverlauf

Das erste Quartal 2014 entwickelte sich wie erwartet in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen unterschiedlich. Während die Entwicklung von Fremdwährungen und Streiks das Geschäft ungünstig beeinflussten, wirkten sich rückläufige Treibstoffkosten und geringere Abschreibungen, die sich aus der neuen Abschreibungspraxis für Flugzeuge und Reservetriebwerke ergaben, positiv auf das Ergebnis aus.

Im Wesentlichen getrieben durch den starken Euro ging der Umsatz der Lufthansa Group im Vorjahresvergleich zurück. Das operative Ergebnis verbesserte sich hingegen signifikant, blieb aber im traditionell schwächeren ersten Quartal noch negativ. Die Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe, Technik und IT Services konnten ihre Ergebnisbeiträge steigern, Logistik und Catering verzeichneten hingegen Rückgänge.

Wesentliche Ereignisse Das erste Quartal des Jahres 2014 war für die Lufthansa Group durch verschiedene Streiks geprägt. Aufgrund eines Streikaufrufs der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di traten am 21. Februar 2014 verschiedene Sicherheitsunternehmen am Flughafen Frankfurt in den Ausstand. Dadurch kam es zu ganztägigen Verspätungen und Flugausfällen und damit zu Beeinträchtigungen für Fluggäste, insbesondere am Flughafen Frankfurt, die alle Airlines der Lufthansa Group betrafen.

Am 27. März 2014 hatte erneut die Gewerkschaft ver.di, diesmal im Rahmen der Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst, zu flächendeckenden Warnstreiks an deutschen Flughäfen aufgerufen. Aufgrund der Streikmaßnahmen haben die Airlines der Lufthansa Group in Frankfurt und München nahezu alle innerdeutschen

Flüge und Europaverbindungen, die an diesem Tag im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 14:00 Uhr planmäßig vorgesehen waren, annulliert. Ausgenommen davon waren Flüge der Germanwings sowie Flüge der Lufthansa Regionaltöchter von und nach München.

Vom 2. bis 4. April 2014 kam es dann im Rahmen der andauernden Tarifverhandlungen für die rund 5.400 Mitarbeiter des Cockpit-Personals der Lufthansa Passage, von Germanwings und der Lufthansa Cargo zu einem Streik. Aufgerufen dazu hatte die Gewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) nach einer im März 2014 abgeschlossenen Urabstimmung. Infolge dieses Ausstands mussten Lufthansa Passage und Germanwings in den Streiktage insgesamt rund 3.800 Flüge streichen. Von den Flugausfällen waren insgesamt rund 425.000 Passagiere und 4.500 Tonnen Fracht betroffen. Dem Streik vorausgegangen waren langwierige, intensive Gespräche und Verhandlungen über die Vergütung und über die zukünftige Übergangsversorgung für Piloten, die auf eigenen Wunsch vor ihrem Eintritt in die Rente mit dem Flugdienst aufhören möchten. Die Gespräche mit der Vereinigung Cockpit wurden nach dem dreitägigen Ausstand wieder aufgenommen.

SCORE Die Umsetzung des Zukunftsprogramms SCORE schreitet in allen Bereichen der Lufthansa Group voran. Neben weiteren Initiativen zu Kosteneinsparungen standen im Berichtszeitraum zunehmend strukturelle und umsatzsteigernde Maßnahmen im Fokus.

Die Umstellung auf Germanwings ist weit fortgeschritten. Zum Ende des ersten Quartals flogen bereits etwa 50 Maschinen des Typs Airbus A319 mit der neuen Germanwings-Lackierung. Die Umstellung von Lufthansa auf Germanwings ist in diesem Frühjahr auch in Düsseldorf, dem letzten und mit Abstand größten Standort, angelaufen. Sie wird im Laufe dieses Sommerflugplans Schritt für Schritt und bis Anfang 2015 komplett umgesetzt.

Im März wurde die neue „Premium Economy Class“ der Lufthansa Passage vorgestellt. Das Produkt, das zwischen der Economy Class und der Business Class angesiedelt ist, ist ab Mai 2014 buchbar sein und wird ab November 2014 auf Langstreckenverbindungen eingeführt werden.

Ebenfalls im März konnten die Verhandlungen zum Interessenausgleich und Sozialplan für den Standort Köln abgeschlossen werden. Die Migration von Tätigkeiten aus der Hauptverwaltung in die neue Lufthansa Global Business Services hat Ende April begonnen und soll bis Ende dieses Jahres erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Lufthansa Technik verstärkt ihr Engagement in den Bereichen Produkt- und Serviceinnovationen sowie Forschung und Entwicklung. Entsprechende Aktivitäten werden über ein zentrales Innovationsmanagement in Hamburg weiter professionalisiert. Das finanzielle Engagement wird deutlich erhöht: von 50 Mio. EUR in den vergangenen fünf Jahren auf 200 Mio. EUR in den kommenden vier Jahren.

Mitarbeiter und Management Im Zuge der Nachbesetzung der Position des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG hat die Lufthansa Group weitere Veränderungen im Vorstand vorgenommen. Auf Carsten Spohr (47), der zum 1. Mai 2014 den Vorstandsvorsitz von Christoph Franz übernommen hat, folgte als Vorsitzender des Passagevorstands Karl Ulrich Garnadt (57), den der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung am 12. März 2014 in den Vorstand des Konzerns berufen hat. Er ist seit 1979 in der Lufthansa Group tätig, darunter viele Jahre in verschiedenen leitenden Management-Funktionen bei der Lufthansa Passage und bei der Lufthansa Cargo. Seit Januar 2011 war er Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG. Karl Ulrich Garnadt hat die Verantwortung für das Ressort „Lufthansa Passage“ zum 1. Mai 2014 übernommen.

Des Weiteren hat der Aufsichtsrat der Lufthansa Cargo AG Peter Gerber (50) als Nachfolger von Karl Ulrich Garnadt zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa Cargo ernannt. Peter Gerber war bei der Lufthansa Passage seit Juni 2012 als Vorstand für „Personal, IT & Services“ verantwortlich. Davor war er von 2009 bis Mai 2012 im Vorstand der Lufthansa Cargo für die Bereiche Finance, IT und Human Resources zuständig. Er trat sein Amt ebenfalls zum 1. Mai 2014 an.

Dr. Bettina Volkens, seit dem 1. Juli 2013 Arbeitsdirektorin und Vorstand für Personal und Recht der Deutschen Lufthansa AG, übernahm zum 1. Mai 2014 zusätzlich in Personalunion die Funktion des Personalvorstands bei der Lufthansa Passage.

Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 wurden neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke über einen Zeitraum von zwölf Jahren bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben. Nach der im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses 2013 vorgenommenen Analyse des Unternehmens hat sich der künftig zu erwartende wirtschaftliche Nutzungsverlauf für in der Lufthansa Group genutzte Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke aufgrund der zu beobachtenden technologischen Entwicklungen sowie wettbewerbsbedingt gestiegener Wirtschaftlichkeitsanforderungen wesentlich verändert. Im Einklang mit der diese Aspekte berücksichtigenden Flottenstrategie sowie externen Rahmenbedingungen werden nunmehr neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke ab dem Geschäftsjahr 2013 über einen Zeitraum von 20 Jahren bis auf einen Restwert von 5 Prozent abgeschrieben. Die Anpassung der Nutzungsdauer wurde dabei als Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung gemäß IAS 8.32 prospektiv vorgenommen. Eine rückwirkende Änderung der Zwischenberichtsperiode des Vorjahres erfolgte somit nicht. Aufgrund der Änderung der rechnungslegungsbezogenen Schätzung des wirtschaftlichen Nutzungsverlaufs fielen die planmäßigen Abschreibungen im ersten Quartal 2014 um 83 Mio. EUR geringer aus.

Nach dem erstmals ab 1. Januar 2014 verpflichtend anzuwendenden IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“ war die Beteiligung an der Aerologic GmbH nicht mehr nach der Equity-Methode zu bewerten, sondern die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft nunmehr anteilig im Konzernabschluss zu erfassen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Für das erste Quartal 2014 ergaben sich hieraus ebenso wie für den entsprechenden Vorjahreszeitraum jedoch keine wesentlichen Auswirkungen.

Aus den darüber hinaus erstmals ab 1. Januar 2014 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. 30](#).

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2013 beziehungsweise 31. März 2013 sind in der Tabelle ab [S. 30](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ertragslage

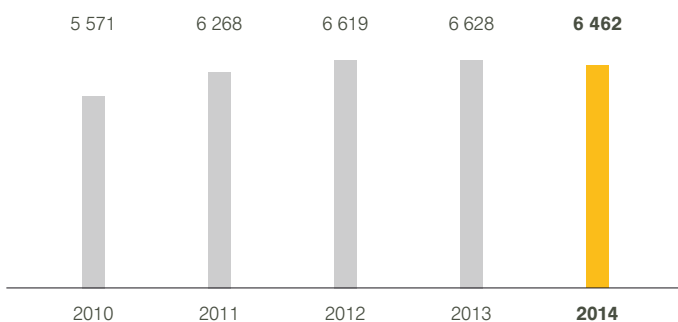
Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	21 738	21 638	0,5
Angebote Sitzkilometer	Mio.	58 362	58 109	0,4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	44 104	44 249	-0,3
Sitzladefaktor	%	75,6	76,1	-0,5 P.
Fracht/Post	Tsd. t	458	462	-0,8
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	3 425	3 389	1,1
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2 453	2 390	2,6
Fracht-Nutzladefaktor	%	71,6	70,5	1,1 P.
Angebote Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	9 299	9 207	1,0
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 780	6 751	0,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	72,9	73,3	-0,4 P.
Flüge	Anzahl	231 584	234 299	-1,2

* Vorjahreszahlen angepasst.

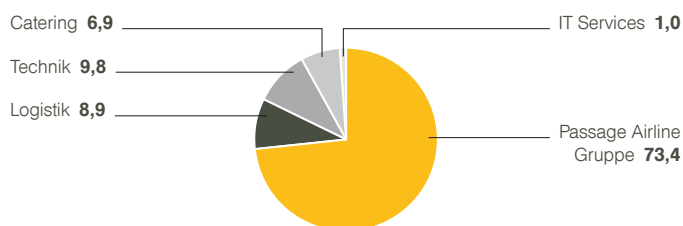
Umsatz und Erträge Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group steigerten die Verkehrsleistung im Passagiergeschäft im ersten Quartal 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum, während die Verkehrsleistung im Frachtgeschäft zurückging. So beförderten die Fluggesellschaften mit insgesamt rund 21,7 Mio. mehr Passagiere (+0,5 Prozent). Demgegenüber verminderte sich die beförderte Fracht und Post auf 458 Tsd. Tonnen (-0,8 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Umsatz in Mio. € (Jan. – März)



Trotz der in angebotenen Sitzkilometern leicht gestiegenen Verkehrsleistung im Passagiergeschäft war im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahr ein Absatzrückgang gemessen in verkauften Passagierkilometern um 0,3 Prozent zu verzeichnen. Im Frachtgeschäft konnte der Absatz in verkauften Tonnenkilometern demgegenüber um 2,6 Prozent gesteigert werden. Die Verkehrserlöse des Konzerns gingen um 3,3 Prozent auf 5,2 Mrd. EUR zurück. Geringere Preise (-1,0 Prozent) und negative Währungseffekte (-2,4 Prozent) überkompensierten eine leicht erlössteigernde Mengenerhöhung (+0,1 Prozent) und bewirkten einen Ertragsrückgang. Von den Verkehrserlösen entfielen 4,5 Mrd. EUR (-3,5 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 566 Mio. EUR (-2,4 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 31.03.2014)



Mit 1,3 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse um 0,9 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 634 Mio. EUR (+1,3 Prozent), Catering 445 Mio. EUR (+2,8 Prozent) und IT Services unverändert zum Vorjahr 63 Mio. EUR. Auf die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 159 Mio. EUR (-5,4 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Insgesamt lagen die Umsatzerlöse des Konzerns mit 6,5 Mrd. EUR um 2,5 Prozent unter dem Vorjahreswert. In der nebenstehenden Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt.

Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich im ersten Quartal auf 73,4 Prozent (-0,7 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen finden sich in der Segmentberichterstattung ab [S. 35](#).

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 5,2 Prozent auf 514 Mio. EUR. Höheren Gewinnen aus der Veräußerung von kurzfristigen Finanzinvestitionen (+16 Mio. EUR) und den Zuschreibungen auf Anlagevermögen (+14 Mio. EUR) standen verminderte Kursgewinne (-61 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahresquartal.

Die gesamten betrieblichen Erträge verminderten sich somit um 182 Mio. EUR oder 2,5 Prozent auf 7,0 Mrd. EUR.

Umsatz und Erträge

	Jan. – März. 2014 in Mio. €	Jan. – März. 2013 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	5 161	5 338	-3,3
Andere Betriebserlöse	1 301	1 290	0,9
Umsatzerlöse	6 462	6 628	-2,5
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	46	34	35,5
Sonstige betriebliche Erträge	514	542	-5,2
Summe betriebliche Erträge	7 022	7 204	-2,5

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen gingen insgesamt um 462 Mio. EUR (–6,0 Prozent) auf 7,2 Mrd. EUR zurück. Dabei verzeichnete die Lufthansa Group beim Materialaufwand einen Rückgang um insgesamt 4,0 Prozent auf 3,9 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten trotz leicht gestiegener Verkehrsleistung um 9,4 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR. Neben den (nach Sicherung) um 4,4 Prozent gesunkenen Treibstoffpreisen führten die Entwicklung des US-Dollars sowie die gesunkenen Mengen zu weiteren Aufwandsminderungen von 4,0 Prozent beziehungsweise 1,0 Prozent. Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen um 4,7 Prozent auf 646 Mio. EUR.

Aufwendungen

	Jan. – März 2014 in Mio. €	Jan. – März 2013 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3 933	4 099	–4,0
davon Treibstoff	1 517	1 674	–9,4
davon Gebühren	1 168	1 177	–0,8
davon Operating Lease	15	26	–42,3
Personalaufwand	1 798	1 788	0,6
Abschreibungen	340	490	–30,6
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1 134	1 290	–12,1
Summe betriebliche Aufwendungen	7 205	7 667	–6,0

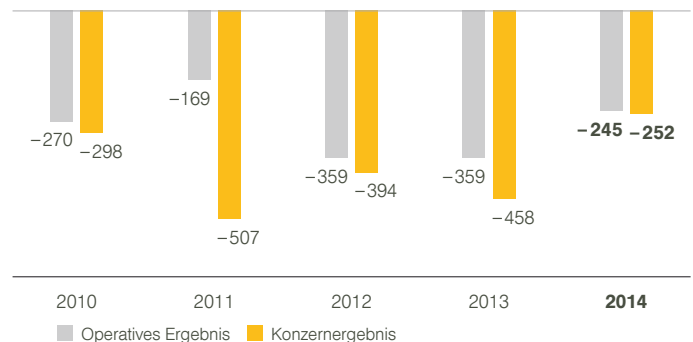
Die Gebühren gingen insgesamt um 0,8 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR zurück. Während sich die Abfertigungsgebühren um 7,4 Prozent verminderten, legten die Sicherheitsgebühren (+7,4 Prozent), die Start- und Landegebühren (+3,3 Prozent) und die Fluggastgebühren (+5,2 Prozent) zu. Der Aufwand für die Luftverkehrsteuer betrug unverändert zum Vorjahreszeitraum 76 Mio. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen lagen insbesondere aufgrund verminderter Aufwendungen für Charter und Operating Lease mit 602 Mio. EUR um 4,6 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 0,6 Prozent. Dies ist vorwiegend auf den erweiterten Konsolidierungskreis zurückzuführen, wodurch die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter um 1,1 Prozent auf 117.922 gestiegen ist. Verminderte Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE und auch Währungseffekte wirkten sich beim Personalaufwand aufwandsentlastend aus. Die Abschreibungen reduzierten sich insgesamt um 150 Mio. EUR oder 30,6 Prozent auf 340 Mio. EUR.

Bei der Veränderung der planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge (–75 Mio. EUR) wirkte sich die Anpassung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer von Verkehrsflugzeugen insgesamt mit 83 Mio. EUR abschreibungsmindernd aus. Die außerplanmäßigen Abschreibungen sanken von 75 Mio. EUR im Vorjahr auf 3 Mio. EUR im aktuellen Berichtszeitraum und entfielen auf einen Canadair Regional Jet 700. Im Vorjahr waren hier außerplanmäßige Abschreibungen auf vier Airbus A340-300, fünf Boeing 737-500, drei B737-300 und vier Canadair Regional Jets 700 erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 12,1 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Neben verminderten Kursverlusten (–118 Mio. EUR), gesunkenen Agenturprovisionen (–12 Mio. EUR) und geringeren Aufwendungen für EDV-Vertriebsysteme (–11 Mio. EUR) führten im Vorjahreszeitraum erfasste Aufwendungen für SCORE von 17 Mio. EUR zu einem weiteren Rückgang. Diesen Aufwandsentlastungen standen im Wesentlichen höhere Kosten für indirekte Personalaufwendungen und Fremdpersonal (+17 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

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



Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich um 280 Mio. EUR auf –183 Mio. EUR. Das regelmäßig um die in der Tabelle auf [S. 8](#) enthaltenen Positionen bereinigte operative Ergebnis stieg um 114 Mio. EUR auf –245 Mio. EUR.

Das Beteiligungsergebnis sank im Berichtszeitraum um 4 Mio. EUR auf –8 Mio. EUR. Demgegenüber verbesserte sich das Zinsergebnis auf –75 Mio. EUR (Vorjahr: –83 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten ging um 12 Mio. EUR auf –41 Mio. EUR zurück. Es entfiel wie im Vorjahreszeitraum vollständig auf ergebniswirksam zu erfassende Marktwertveränderungen von Finanzderivaten. Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) zeigt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten und betrug zum Ende des ersten Quartals –232 Mio. EUR (Vorjahr: –496 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich um 272 Mio. EUR auf –307 Mio. EUR. Aufgrund des negativen Vorsteuerergebnisses führten die Ertragsteuern zu einer Ergebnisentlastung von 59 Mio. EUR (Vorjahr: 125 Mio. EUR). Nach Abzug von Minderheitsanteilen (4 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von –252 Mio. EUR (Vorjahr: –458 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie verbesserte sich gegenüber dem Vorjahresquartal von –1,00 EUR auf –0,55 EUR.

Cashflow und Investitionen

Der im ersten Quartal 2014 erwirtschaftete operative Cashflow von 855 Mio. EUR lag um 124 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Ausgehend von einem um 272 Mio. EUR höheren Ergebnis vor Ertragsteuern wirkte sich die Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnenden Ergebnisse im Vorjahresvergleich mit insgesamt 166 Mio. EUR negativ auf den operativen Cashflow aus. Die Veränderung des Working Capitals sowie gezahlte Ertragsteuern führten zu weiteren Rückgängen um 195 Mio. EUR beziehungsweise 47 Mio. EUR. Die Bruttoinvestitionen beliefen sich auf 859 Mio. EUR (Vorjahr: 718 Mio. EUR), davon entfielen 755 Mio. EUR auf insgesamt 13 Flugzeuge (einen Airbus A380, drei Boeing 747-8, eine B777-200, eine B777F, einen A330-300, vier A320 und zwei A319) sowie auf Flugzeugüberholungen und Anzahlungen. In übrige Sachanlagen wurden weitere

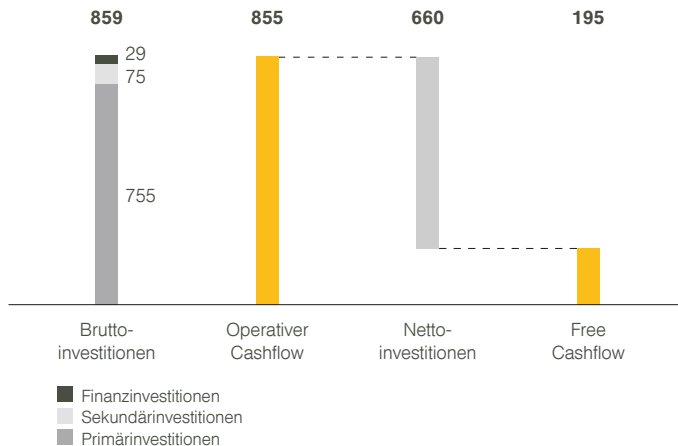
Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – März 2014		Jan. – März 2013	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	6 462	–	6 628	–
Bestandsveränderungen	46	–	34	–
Sonstige betriebliche Erträge	514	–	542	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–35	–	–12
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–20	–	–14
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–15	–	–1
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–10	–	–6
Summe betriebliche Erträge	7 022	–80	7 204	–33
Materialaufwand	–3 933	–	–4 099	–
Personalaufwand	–1 798	–	–1 788	–
davon nachzuverrechnender Dienstaufwand	–	0*	–	0*
Abschreibungen	–340	–	–490	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	3	–	75
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1 134	–	–1 290	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	0*	–	5
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	11	–	5
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	4	–	51
Summe betriebliche Aufwendungen	–7 205	18	–7 667	137
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–183	–	–463	–
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	–62	–	104
Operatives Ergebnis	–	–245	–	–359
Beteiligungsergebnis	–8	–	–4	–
Übrige Finanzposten	–41	–	–29	–
EBIT	–232	–	–496	–
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	340	–	490	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	–	–	4	–
EBITDA	108	–	–2	–

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

57 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 18 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 29 Mio. EUR betrafen nahezu ausschließlich Darlehensgewährungen. Aus Zu- und Abgängen bei den reparaturfähigen Ersatzteilen ergaben sich Nettoabflüsse von 16 Mio. EUR.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 31.03.2014)



Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 139 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 30 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelzuflüsse von 371 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettzahlungsmittel von 289 Mio. EUR eingesetzt (Vorjahr: 580 Mio. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 195 Mio. EUR und damit 271 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo aller Finanzierungsmaßnahmen ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettzahlungsmitteln in Höhe von 1,2 Mrd. EUR. Einer geringfügigen Neuaufnahme von Finanzmitteln (34 Mio. EUR) standen Tilgungen – insbesondere aus der planmäßigen Rückzahlung einer unbesicherten EUR-Anleihe von 850 Mio. EUR – von insgesamt 1,1 Mrd. EUR, Zinsausgaben in Höhe von 116 Mio. EUR sowie Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter von 4 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel verminderten sich um 645 Mio. EUR auf 762 Mio. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 6 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 99,5 Prozent (Vorjahr: 136,4 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere verminderten sich zum Ende des ersten Quartals auf 3,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 5,2 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf [S. 29](#).

Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme zum 31. März 2014 erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2013 leicht um 141 Mio. EUR auf 29,2 Mrd. EUR. Die langfristigen Vermögenswerte stiegen um 670 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 529 Mio. EUR zurückgingen.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 497 Mio. EUR auf 12,9 Mrd. EUR. Der Bilanzansatz der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen verminderte sich insbesondere aufgrund von vereinnahmten Dividenden um 53 Mio. EUR. Der Rückgang in der Position übrige Beteiligungen von 41 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf den Verkauf der Anteile an der The Airline Group Limited zurückzuführen. Derivative Finanzinstrumente verminderten sich (überwiegend aus Devisen- und Treibstoffpreissicherungen) um 59 Mio. EUR. Die Zunahme der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 302 Mio. EUR ist vor allem auf das negative Nachsteuerergebnis sowie die Erhöhung der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 3,75 Prozent auf 3,5 Prozent gesunkenen Diskontierungssatzes, zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen im Wesentlichen saison- und abrechnungsbedingt um 611 Mio. EUR. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzderivate (-117 Mio. EUR) ist auf Treibstoffpreis-, Devisen- und Zinssicherungen zurückzuführen. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – verminderten sich aufgrund der Tilgung von Finanzschulden um insgesamt 1,0 Mrd. EUR auf 3,7 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme stieg von 66,7 Prozent zum Jahresende 2013 auf nunmehr 68,7 Prozent.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) um 884 Mio. EUR (-14,5 Prozent) und betrug damit zum Stichtag 5,2 Mrd. EUR. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Nachsteuerergebnis von 248 Mio. EUR, die erfolgsneutral zu erfassende Zunahme der Pensionsrückstellungen (455 Mio. EUR) sowie negative Marktwertveränderungen von Finanzinstrumenten (-163 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich gegenüber dem Jahresende 2013 von 21,0 Prozent auf 17,9 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich um 625 Mio. EUR auf 12,7 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 400 Mio. EUR auf 11,4 Mrd. EUR zulegen. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel erhöhten sich die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des von 3,75 Prozent auf 3,5 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes um 660 Mio. EUR. Die Finanzschulden verminderten sich vor allem fristigkeitsbedingt um 95 Mio. EUR. Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente (+66 Mio. EUR) entfiel überwiegend auf bestehende Devisen- und Zinssicherungen.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen resultierte der Rückgang der sonstigen Rückstellungen (-79 Mio. EUR) unter anderem aus der Inanspruchnahme von zuvor im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE für Restrukturierungsmaßnahmen gebildeten Rückstellungen. Die Verminderung der kurzfristigen Finanzschulden (-958 Mio. EUR) ist insbesondere auf die Tilgung einer EUR-Anleihe in Höhe von 850 Mio. EUR zurückzuführen. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+225 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1,2 Mrd. EUR).

Die Nettokreditverschuldung lag zum 31. März 2014 bei 1,6 Mrd. EUR (Jahresende 2013: 1,7 Mrd. EUR). Die Dynamische Tilgungsquote als Verhältnis eines adjustierten operativen Cashflows zur Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen verbesserte sich auf 35,6 Prozent (Vorjahr: 33,5 Prozent). Damit liegt sie über dem von der Lufthansa Group gesetzten Mindestwert von 35 Prozent. Der angestrebte Zielwert von 45 Prozent wurde allerdings noch nicht erreicht.

Ermittlung Nettokreditverschuldung

	31. März 2014	31. Dez. 2013	Veränderung zum 31. Dez. 2013 in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 138	1 254	-9,3
Anleihen	965	1 812	-46,7
Übrige langfristige Finanzschulden	3 181	3 271	-2,8
	5 284	6 337	-16,6
Übrige Bankverbindlichkeiten	29	56	-48,2
Konzernkreditverschuldung	5 313	6 393	-16,9
Bankguthaben und Kassenbestände	857	1 552	-44,8
Wertpapiere	2 817	3 146	-10,5
Nettokreditverschuldung	1 639	1 695	-3,3
Pensionsrückstellungen	5 378	4 718	14,0
Nettokreditverschuldung und Pensionen	7 017	6 413	9,4

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen

Lufthansa Passage inklusive Germanwings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.03.2014

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	Konzern- flotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.13	Veränderung zum 31.03.13
Airbus A310					0			-	-2
Airbus A319	73	5	7		85	10	6	+2	+2
Airbus A320	66	28	16		110	18	2	+4	+12
Airbus A321	62	8	6		76	4		-	+1
Airbus A330	19	17			36		2	-	-
Airbus A340	44	15			59	3	3	-2	-4
Airbus A380	11				11			+1	+1
Boeing 737	25				25			-4	-16
Boeing 747	31				31			+2	+1
Boeing 767			6		6	2		-	-
Boeing 777			5	3	8	1		+2	+4
Boeing MD-11F				17	17			-1	-1
Bombardier CRJ	52				52			-1	-3
Bombardier Q-Series			14		14			-	-
ATR	7				7		3	-1	-4
Avro RJ		20			20		6	-	-2
Embraer	43				43			-	-3
Fokker F70			9		9			-	-
Fokker F100			15		15			-	-
Flugzeuge gesamt	433	93	78	20	624	38	22	2	-14

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe					davon Lufthansa Passage ³⁾		
		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4 900	5 069	-3,3	3 557	3 672	-3,1
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	156	157	-0,6			
Operatives Ergebnis	Mio. €	-332	-363	8,5	-286	-292	2,1
Segmentergebnis	Mio. €	-322	-448	28,1			
EBITDA ¹⁾	Mio. €	-41	-74	44,6	-55	-74	25,7
Segmentinvestitionen	Mio. €	686	611	12,3			
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	55 253	55 004	0,5	40 280	40 248	0,1
Fluggäste ²⁾	Tsd.	21 738	21 638	0,5	15 777	15 545	1,5
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	58 362	58 109	0,4	42 320	42 317	0,0
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	44 104	44 249	-0,3	31 650	31 934	-0,9
Sitzladefaktor ²⁾	%	75,6	76,1	-0,5 P.	74,8	75,5	-0,7 P.

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die Fluggesellschaften der Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) sowie SWISS und Austrian Airlines operieren in einem Airline-Verbund, der durch eine Abstimmung der Gesellschaften untereinander wesentliche Synergien schafft. Neben den genannten Airlines hält die Lufthansa Group auch Beteiligungen an den Fluggesellschaften Brussels Airlines, JetBlue und SunExpress. Über die Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bietet die Gruppe mit ihrer Multi-Hub-Strategie ihren Kunden eine zuverlässige Auswahl von Verbindungen zur individuellen Gestaltung ihrer Reisewünsche. Durch strukturierte Weiterentwicklung des Produktportfolios und die weitere Harmonisierung von Flugplänen und Prozessen bietet der Airline-Verbund den Fluggästen ein feinmaschiges, globales Streckennetz mit 274 Zielen in 106 Ländern.

Die Passage Airline Gruppe investiert fortwährend in einen höheren Reisekomfort für ihre Fluggäste und in die Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit des Flugbetriebs in Bezug auf Lärm- und Treibstoffemissionen. In diesem Jahr wird die Lieferung von insgesamt 23 Verkehrsflugzeugen der neuesten Generation erwartet. Neben den aktuellsten und modernsten Bordprodukten für die Fluggäste bedeuten diese auch einen wahrnehmbaren Unterschied für die Flughafenrainer. Je nach Modell sind die neuen Flugzeuge bis zu 30 Prozent leiser als ihre Vorgänger. Auch die Treibstoffeffizienz sowie die CO₂-Emissionen pro Passagier werden deutlich verbessert und die Stückkosten sinken. Bis 2025 erwartet die Lufthansa Group die Lieferung von 261 Flugzeugen mit einem Listenpreis von rund 32 Mrd. EUR.

Markt und Wettbewerb Auch im ersten Quartal des neuen Geschäftsjahres sind Marktstruktur und wirtschaftliche Entwicklung der Airlines weltweit von ihrem regionalen Marktumfeld abhängig. So wirtschaften in Nordamerika die aus Konsolidierungen hervorgegangene Fluggesellschaften nach wie vor überdurchschnittlich profitabel, die fünf größten Anbieter verfügen über einen gemeinsamen Marktanteil von 90 Prozent.

In Europa teilen sich die drei großen Airline-Gruppen Lufthansa Group, Air France-KLM und IAG gemeinsam mit den beiden größten Low-Cost-Carriern Ryanair und easyJet rund 40 Prozent des Markts. Hier zeichnet sich ein zunehmender Trend zur Annäherung der Systeme ab. So forciert Ryanair die Fokussierung des Geschäftsmodells hin zu einer Airline, die unter anderem durch den Zugang zu Primärflughäfen und die Kooperation mit globalen Distributionssystemen den Vertrieb auch auf einen höherwertigen Kundenkreis ausdehnen will, was zu steigenden Durchschnittserlösen wie auch -kosten führen sollte.

Im Langstreckengeschäft zwischen Europa und Asien belastet der intensive Wettbewerb durch eine Vielzahl stark wachsender Marktteilnehmer und eine zunehmende Überkapazität im Markt die wirtschaftliche Entwicklung. Dem stetig zunehmenden Wettbewerbsdruck – insbesondere durch aggressiv expandierende staatliche Golf-Airlines – begegnet die Passage Airline Gruppe mit Programmen zur Stückkostensenkung und Investitionen in die weitere Steigerung der Produkt- und Servicequalität.

Darüber hinaus werden auch die bestehenden Partnerschaften stetig weiter entwickelt und neue Partnerschaften und Kooperationen überprüft. Das Nordatlantik-Joint-Venture A++ mit United Airlines und Air Canada sowie das Japan-Joint-Venture J+ mit ANA unterstützen den nachhaltig profitablen Wachstumspfad.

Um das mit über 25 Mio. Teilnehmern in Europa führende Kundenbindungsprogramm Miles & More künftig wirtschaftlich noch erfolgreicher und für die Teilnehmer noch attraktiver zu machen, soll das Prämiengeschäft im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung in eine rechtlich selbständige Gesellschaft ausgliedert werden. Entsprechende Beschlüsse waren im ersten Quartal von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG am 29. April 2014 getroffen worden.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Der Geschäftsverlauf im ersten Quartal 2014 wurde durch den Warnstreik der Gewerkschaft ver.di im März an mehreren deutschen Flughäfen sowie den Streik des ebenfalls von ver.di vertretenen Sicherheitspersonals am Flughafen Frankfurt negativ beeinflusst. Mehrere hundert Flüge mussten gestrichen werden und führten in der Folge zu Belastungen für die Kunden der Passage Airline Gruppe und Unternehmen.

Ab April 2014 erheben die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe Zuschläge auf Interkontinentalverbindungen einheitlich auf Basis der insgesamt zurückzulegenden Flugstrecke und nicht wie bisher auf Basis einzelner Flugabschnitte. Die Unterscheidung zwischen Fluggästen mit einer Umsteigeverbindung und solchen mit einer Direktverbindung entfällt. Auf Verbindungen innerhalb Europas wird zum gleichen Zeitpunkt die Berechnung des Ticketzuschlags ebenfalls angeglichen und analog den Interkontinentalflügen nach Reiseklasse gestaffelt.

Im ersten Quartal 2014 steigerten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe die Zahl der Fluggäste auf 21,7 Mio. (+0,5 Prozent). Obwohl die Anzahl der Flüge um 1,2 Prozent zurückging, erhöhte sich das Angebot in verfügbaren Sitzkilometern um 0,4 Prozent. Die verkauften Sitzkilometer sanken leicht um 0,3 Prozent, was zu einem um 0,5 Prozentpunkte niedrigeren Sitz-

ladefaktor von 75,6 Prozent führte. Die Durchschnittserlöse je verkauften Sitzkilometer sanken im Wesentlichen währungsbedingt um 3,2 Prozent. Die Verkehrserlöse gingen um 3,5 Prozent zurück.

In allen Verkehrsgebieten gingen die Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse im Vorjahresvergleich zurück. Im Verkehrsgebiet Europa war zwar der Absatz leicht über Vorjahr. Als Konsequenz der um 4,8 Prozent niedrigeren Durchschnittserlöse gingen die Verkehrserlöse aber um 3,3 Prozent zurück. In der Region Amerika ging auch der Absatz leicht zurück. Gepaart mit niedrigeren Durchschnittserlösen (-2,3 Prozent) führte dies zu einem Rückgang der Verkehrserlöse um 3,1 Prozent. In der Region Asien/Pazifik blieb der Absatz stabil. Jedoch musste auch hier ein Rückgang der Durchschnittserlöse (-2,7 Prozent) hingenommen werden, was in niedrigeren Verkehrserlösen resultierte (-2,7 Prozent). In der Region Nahost/Afrika sank der Absatz deutlicher. Da die Durchschnittserlöse ebenfalls zurückgingen (-2,8 Prozent), verringerten sich die Verkehrserlöse um 7,7 Prozent.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Trotz einer in verfügbaren Passagierkilometern gemessenen leicht erhöhten Verkehrsleistung verzeichnete das Geschäftsfeld im ersten Quartal des Geschäftsjahres einen Absatzzrückgang. Bedingt durch die negative Entwicklung bei Preisen (-1,0 Prozent) und Wechselkursen (-2,2 Prozent) ergab sich ein Rückgang der Verkehrserlöse um 3,5 Prozent auf 4,5 Mrd. EUR. Die abgesetzte Menge blieb mit -0,3 Prozent nahezu stabil.

Die sonstigen operativen Erträge gingen ebenfalls zurück, und zwar um 87 Mio. EUR oder 28,7 Prozent. Ursache hierfür waren verminderte Kursgewinne (-51 Mio. EUR) sowie gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 27 Mio. EUR geringere Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf sonstige Vermögensgegenstände. Die operativen Gesamterlöse gingen somit insgesamt um 4,8 Prozent auf 5,1 Mrd. EUR zurück.

Die operativen Aufwendungen verminderten sich im Vorjahresvergleich noch deutlicher um 5,0 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR. Dabei lag der Materialaufwand mit insgesamt 3,4 Mrd. EUR um 5,0 Prozent unter dem Vorjahreswert. Während der Treibstoffaufwand – vor

Entwicklung der Verkehrsgebiete Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan.– März 2014	Veränderung in %	Jan.– März 2014	Veränderung in %	Jan.– März 2014	Veränderung in %	Jan.– März 2014	Veränderung in %	Jan.– März 2014	Veränderung in P.
Europa	2 074	-3,3	17 317	1,1	19 835	2,8	13 515	1,6	68,1	-0,8
Amerika	1 206	-3,1	1 966	-1,0	18 755	1,7	14 884	-0,8	79,4	-2,0
Asien/ Pazifik	817	-2,7	1 426	-1,6	13 802	-1,3	11 253	0,0	81,5	1,0
Nahost/ Afrika	386	-7,7	1 029	-4,9	5 971	-6,5	4 451	-5,0	74,6	1,2
Gesamtverkehr	4 483	-3,5	21 738	0,5	58 362	0,4	44 104	-0,3	75,6	-0,5

allem preis- und währungsbedingt – um 9,3 Prozent zurückging, verminderten sich die Gebühren um 1,1 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Geringeren Abfertigungsgebühren (–8,7 Prozent) standen dabei insbesondere preisbedingt höhere Fluggastgebühren (+5,2 Prozent) und Sicherheitsgebühren (+7,4 Prozent) gegenüber. Innerhalb der übrigen bezogenen Leistungen (–0,8 Prozent) verminderten sich die Aufwendungen für Charter (–37,5 Prozent) und Operating Leases (–50,0 Prozent), während die bezogenen Technikleistungen um 5,3 Prozent zulegten.

Bei einer um 0,5 Prozent erhöhten Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand unter anderem aufgrund erhöhter Aufwendungen für Ergebnisbeteiligung um 2,8 Prozent.

Der Rückgang der Abschreibungen um 81 Mio. EUR auf 268 Mio. EUR resultiert aus der Anpassung der Abschreibungspraxis auf Flugzeuge.

Der sonstige operative Aufwand verminderte sich im Wesentlichen aufgrund geringerer Kursverluste (–26 Mio. EUR), verminderter Agenturprovisionen (–10 Mio. EUR) sowie gesunkener Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme (–11 Mio. EUR) um insgesamt 55 Mio. EUR oder 6,8 Prozent auf 754 Mio. EUR. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Die übrigen Segmenterträge betragen 35 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) und umfassen im Wesentlichen Erträge aus Rückstellungsaufösungen (18 Mio. EUR) sowie Zuschreibungen auf elf Canadair Regional Jets 700 (15 Mio. EUR).

Die übrigen Segmentaufwendungen von insgesamt 6 Mio. EUR (Vorjahr: 84 Mio. EUR) entfielen mit 3 Mio. EUR auf die außerplanmäßige Abschreibung auf einen zum Verkauf vorgesehenen Canadair Regional Jet 700. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von –19 Mio. EUR (Vorjahr: –14 Mio. EUR) betraf SunExpress, SN Airholding und die Terminal 2 Betriebsgesellschaft in München. Insgesamt verbesserte sich das Segmentergebnis um 126 Mio. EUR auf –322 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 686 Mio. EUR um 12,3 Prozent über dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen der Passage Airline Gruppe im ersten Quartal zwölf neue Flugzeuge zu, für detaillierte Erläuterungen siehe ab [S. 35](#).

Lufthansa Passage



Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) ist die größte deutsche Fluggesellschaft mit rund 16 Mio. beförderten Passagieren im ersten Quartal 2014. Fokus der Geschäftstätigkeit ist die Passagierbeförderung als Qualitäts-Carrier mit einem Vollsortiment. Der im Jahre 2013 begonnene Übergang der Europaverkehre außerhalb der beiden Drehkreuze Frankfurt und München auf die Germanwings wurde im ersten Quartal 2014 konsequent fortgesetzt. So sollen bereits Ende 2014 alle dezentralen Standorte (ausgenommen die Hubanbindungen und die Langstreckenverbindungen ab Düsseldorf) ausschließlich von Germanwings bedient werden. Insgesamt fliegt die Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) 235 Ziele in 78 Ländern an.

Im Gesamtjahr 2014 soll die Kapazität der Lufthansa Passage gemessen in angebotenen Sitzkilometern um 4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum wachsen, wobei im Sommerflugplan 2014 die Kapazität der Lufthansa Passage um 5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum wachsen soll.

Mittelfristig ist für Lufthansa Passage ein Wachstum von durchschnittlich 3 Prozent pro Jahr vorgesehen. Aufgrund des überproportionalen Wachstums im Wettbewerb geht die Lufthansa Passage von einem weiter steigenden Wettbewerbsdruck aus, der auch das Preismfeld negativ beeinflusst.

Zum Abschluss des ersten Quartals nahm die Lufthansa Passage den ersten mit neuer Business Class ausgestattete A380 in Betrieb. Darüber hinaus wurden in den ersten drei Monaten weitere Flugzeuge der Typen Airbus A330 und A320 bei Lufthansa Passage sowie bei Germanwings zwei A319 in Empfang genommen. Hierunter war auch der erste Airbus A320, der mit den neuen, lärmindernden Wirbelgeneratoren ausgerüstet ist, die Lufthansa Passage als Beitrag an den aktiven Lärmschutz der Flughafenanwohner auf eigene Initiative installiert.

Lufthansa Passage investiert weiterhin in Produktverbesserungen. Einen großen Meilenstein bildet hierbei die Einführung der neuen Premium Economy Class für die Lufthansa Passage. Diese wurde im März 2014 erstmals öffentlich vorgestellt und ist ab Mai 2014 auf Langstreckenverbindungen buchbar. Ab November 2014 soll sie dann zunächst auf der Boeing 747-8 verfügbar sein. Die neuen Sitze werden schrittweise innerhalb von zwölf Monaten auf der gesamten Langstreckenflotte eingebaut. Mit dem Sitz, der im Vergleich zur klassischen Economy Class bis zu 50 Prozent mehr Raum bietet, will sich Lufthansa Passage im internationalen Umfeld in diesem Segment an der Spitze positionieren.

Nach einem milden und damit operationell wenig beeinträchtigten Winter beeinflussten die im Kapitel Passage Airlines Gruppe beschriebenen Streiks den Geschäftsverlauf der Lufthansa Passage im ersten Quartal negativ.

Ebenfalls negative Auswirkungen hatte die kritische Devisensituation in Venezuela. Die in der dortigen Währung Bolivar gehaltenen Bestände aus Ticketverkäufen können wegen Devisenbeschränkungen durch die Regierung Venezuelas bislang nicht getauscht werden. Die Lufthansa Passage reagiert hierauf mit gezielten Kapazitätsmaßnahmen wie dem Einsatz von kleinerem Fluggerät oder der punktuellen Reduzierung von Frequenzen. Nach wie vor ist ein wesentlicher Betrag liquider Mittel in Venezuela gebunden. Die Bestände wurden entsprechend wertbereinigt.

Insbesondere ein höherer Absatz im Verkehrsgebiet Europa ließ die Passagierzahlen im ersten Quartal um 1,5 Prozent ansteigen, während sich die Zahl der Flüge lediglich um 0,4 Prozent erhöhte. Da der Gesamtabsatz der Lufthansa Passage bei gleichbleibendem Angebot jedoch um 0,9 Prozent zurückging, sank der Sitzladefaktor um 0,7 Prozentpunkte auf 74,8 Prozent. Insgesamt flogen in den ersten drei Monaten 15,8 Mio. Passagiere mit Lufthansa Passage inklusive Germanwings.

Im ersten Quartal 2014 erwirtschaftete die Lufthansa Passage einen Umsatz von 3,6 Mrd. EUR, der vor allem preis- und währungsbedingt unter Vorjahr lag (-3,1 Prozent). Das operative Ergebnis lag mit -286 Mio. EUR (+2,1 Prozent) dennoch, gestützt vor allem durch geringere Abschreibungen und gesunkene Treibstoffkosten trotz laufender Aufwendungen für Produktverbesserungen, leicht über Vorjahr. Die operativen Gesamterlöse und die operativen Aufwendungen gingen um 4,6 Prozent beziehungsweise 4,5 Prozent zurück.

Weitere Airlines der Gruppe



SWISS*

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	958	987	-2,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	6	-16	
EBITDA	Mio. €	62	60	3,3
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	8 663	8 492	2,0
Fluggäste	Tsd.	3 720	3 800	-2,1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	11 160	10 927	2,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	8 829	8 716	1,3
Sitzladefaktor	%	79,1	79,8	-0,7 P.

* Inkl. Edelweiss Air.
Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft in der Schweiz und bedient ab den Flughäfen Zürich, Basel und Genf weltweit 84 Destinationen in 40 Ländern. SWISS steht für die traditionellen Schweizer Werte und verpflichtet sich zu höchster Produkt- und Servicequalität.

In den ersten drei Monaten des Jahres beeinträchtigte der stetig steigende Wettbewerbsdruck die Ertragsseite der Gesellschaft, dies insbesondere in Europa sowie auf den Verbindungen nach Asien und in den Mittleren Osten. Die Währungsentwicklung belastete dabei zusätzlich, etwa durch die Schwäche des Japanischen Yen oder des Südafrikanischen Rand.

Um das Unternehmensergebnis langfristig und nachhaltig zu verbessern und die künftigen Flugzeuginvestitionen zu finanzieren, hat SWISS im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE mittlerweile über 200 Maßnahmen auf der Kosten- wie auf der Ertragsseite definiert und eingeleitet.

Zu den größten Projekten gehören neben der Neuausrichtung am Standort Genf unter anderem das Insourcing der Line Maintenance, die Teilnahme am gruppenübergreifenden Fuel-Management sowie die geplante Erhöhung der Ertragskapazität der bestehenden Airbus 320-Flotte.

Im Verlauf des Geschäftsjahres wird SWISS die Einführung des neuen Geschäftsmodells und den Aufbau einer eigenen lokalen Crew-Basis am Standort Genf abschließen und weiter optimieren. Die dort dazu eingeführte neue Preisstruktur wurde von den Kunden gut angenommen, der Sitzladefaktor konnte gegenüber Vorjahr um 7,0 Prozent gesteigert werden. Das in Genf angebotene Destinations-Portfolio wurde von 13 Destinationen im Jahr 2012 auf 29 Verbindungen 2014 erweitert.

Die mit den Gewerkschaften des Cockpit- und Kabinen-Personals ausgehandelten zukunftsgerichteten Gesamtarbeitsverträge wurden in den Abstimmungen von den Mitarbeitern nicht angenommen. SWISS wird den nötigen Strukturwandel dennoch vorantreiben und nun in weiteren Gesprächen mit den einzelnen Personalverbänden neue Lösungen erarbeiten.

Im ersten Quartal 2014 beförderte SWISS 3,7 Mio. Passagiere. Bei einem um 2,1 Prozent höheren Angebot stieg der Absatz um 1,3 Prozent. Damit sank der Sitzladefaktor um 0,7 Prozentpunkte auf 79,1 Prozent.

SWISS erzielte in den ersten drei Monaten des Jahres 2014 einen leicht rückläufigen Umsatz von 958 Mio. EUR (Vorjahr: 987 Mio. EUR). Das operative Ergebnis konnte auf 6 Mio. EUR (Vorjahr: –16 Mio. EUR) gesteigert werden. Diese markante Erhöhung ist zu weiten Teilen auf die neue Abschreibungspolitik in der Lufthansa Group zurückzuführen. Doch auch bereinigt um den Effekt bewegte sich das Ergebnis leicht über Vorjahr, die belastenden Entwicklungen auf der Erlösseite konnten durch striktes Kostenmanagement überkompensiert werden.



Austrian Airlines

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	403	426	–5,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	–54	–56	3,6
EBITDA	Mio. €	–28	–22	–27,3
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	6 310	6 265	0,7
Fluggäste	Tsd.	2 241	2 294	–2,3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	4 883	4 864	0,4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	3 625	3 599	0,7
Sitzladefaktor	%	74,2	74,0	0,2 P.

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

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft in Österreich und betreibt mit ihrer 78 Flugzeuge umfassenden Flotte ein weltweites Streckennetz von rund 130 Destinationen. Der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group ist seit dem 1. Juli 2012 in der 100-prozentigen Tochter Tyrolean Airways gebündelt.

Austrian Airlines startete operativ gut in das erste Quartal 2014. Der dauerhaft intensiven Wettbewerbssituation am Flughafen Wien mit den daraus resultierenden schwachen Yields im Europaverkehr begegnet Austrian Airlines mit aktivem Kapazitätsmanagement

und Maßnahmen zur Erhöhung der Erlösqualität. Auf der Kosten- und Erlösseite wurden Synergien durch die Zusammenlegung der Technik-Administration von Tyrolean und Austrian und in der Vereinheitlichung der Flugbetriebsadministration im ersten Quartal 2014 realisiert. Große Herausforderungen für die Gesellschaft ergeben sich allerdings durch die negativen Auswirkungen des anhaltend schwachen Japanischen Yen und der politischen Unruhen im Nahen Osten sowie der Ukraine und Russland auf die Umsatzentwicklung.

Betreffend das laufende Gerichtsverfahren zur Rechtmäßigkeit des Betriebsübergangs und der Nachwirkung des Kollektivvertrags geht Austrian Airlines auf Basis der vorliegenden Rechtsgutachten weiterhin davon aus, auf dem Instanzenweg Recht zu bekommen. Jedoch wird eine finale rechtliche Klärung nicht vor 2015 erwartet. Im Falle der Nichtigkeit des Betriebsübergangs besteht jedenfalls ohne Ergreifung von Gegenmaßnahmen ein substantielles finanzielles Risiko. Im Fokus stehen nun die bereits begonnenen Gespräche mit dem Betriebsrat zum Kollektivvertrag, die unabhängig vom Gerichtsurteil zu einer tragfähigen Lösung am Verhandlungstisch führen sollen.

Mitte des Jahres wird das Nordamerika-Angebot erweitert: Ab 2. Juli 2014 wird die neue Destination Newark fünfmal pro Woche mit einer Boeing 767 bedient.

In den ersten drei Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 2,2 Mio. Passagiere. Das sind 2,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Bei einem um 0,4 Prozent höheren Angebot konnte der Absatz mit 0,7 Prozent überproportional gesteigert werden. Dies führte zu einer um 0,2 Prozentpunkte auf 74,2 Prozent verbesserten Auslastung der Flüge.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag von Januar bis Ende März 2014 mit 403 Mio. EUR um 5,4 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Das operative Ergebnis betrug im ersten Quartal –54 Mio. EUR. Dies entspricht, getrieben durch geringere Belastungen aufgrund der Anpassung der Abschreibungspolitik, einer Verbesserung von 2 Mio. EUR (+3,6 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	583	600	-2,8
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	7	6	16,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	21	28	-25,0
Segmentergebnis	Mio. €	24	32	-25,0
EBITDA ¹⁾	Mio. €	38	40	-5,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	72	61	18,0
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	4 649	4 584	1,4
Fracht und Post ²⁾	Tsd. t	399	401	-0,3
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	2 863	2 817	1,6
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	2 061	2 015	2,3
Nutzladefaktor ²⁾	%	72,0	71,5	0,5 P.

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftstätigkeit und Strategie Zum Geschäftsfeld Logistik gehören neben der Lufthansa Cargo AG, dem Spezialisten für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group, die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer GmbH und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft Aerologic GmbH. Seit dem 1. Januar 2014 wird die bislang nach der Equity-Methode einbezogene Aerologic GmbH erstmalig als gemeinschaftliche Tätigkeit nach IFRS 11 quotal konsolidiert. Lufthansa Cargo ist darüber hinaus an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften beteiligt. Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines.

Markt und Wettbewerb Die Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten lag im ersten Quartal 2014 geringfügig unter den Erwartungen. Der leichte Aufschwung gegen Jahresende 2013 setzte sich im ersten Quartal 2014 nur verhalten fort. Lufthansa Cargo gelang es, das moderate Angebotswachstum erfolgreich abzusetzen und den Nutzladefaktor auf hohen 72,0 Prozent (+0,5 Prozentpunkte) zu halten. Das operative Ergebnis betrug 21 Mio. EUR.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Cargo hat im ersten Quartal des Jahres 2014 das Zukunftsprogramm Lufthansa Cargo 2020 weiter vorangetrieben. Insbesondere die Flottenentwicklung lieferte sichtbare Ergebnisse.

Mittlerweile fliegen drei neue Boeing 777-Frachter für Lufthansa Cargo. Die älteste MD-11F wurde im ersten Quartal aus der Flotte von Lufthansa Cargo genommen und zur Verwertung in die USA überführt. Seit Ende März steuert Lufthansa Cargo mit der B777F Shanghai an. Diese wichtige Frachterdestination im weltweiten Streckennetz von Lufthansa Cargo ist die erste Stadt, die täglich mit dem neuen Flaggschiff bedient wird.

Die Beziehungen mit ihren wichtigsten Kunden hat Lufthansa Cargo in den ersten drei Monaten des Jahres weiter ausgebaut. Für den Markt Deutschland zeichnete die Airline die Logistikunternehmen aus, die in den Bereichen Qualität und Digitalisierung besonders starke Leistungen erzielten. So treibt Lufthansa Cargo die Verbesserung der Qualität und die Digitalisierung der Prozesse über die gesamte Wertschöpfungskette voran.

Von den eigenen Kunden wurde Lufthansa Cargo im März gewürdigt. Bei den renommierten „Air Cargo Excellence Awards“ wurde Europas führende Frachtfluggesellschaft im Rahmen des World Cargo Symposiums 2014 in Los Angeles mit dem „Platinum Award“ ausgezeichnet. Der amerikanische Logistikdienstleister Expeditors International verlieh Lufthansa Cargo darüber hinaus den „2013 Award of Excellence“.

Zum Sommerflugplan, der am 30. März in Kraft trat, bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden erneut ein großes und hochfrequentes Angebot an, das Verbindungen zu 299 Zielen in 100 Ländern umfasst. 50 Städte werden mit Frachtflugzeugen angeflogen, die meisten davon in Asien. Neu im Frachternetzwerk ist zudem die italienische Stadt Mailand.

Lufthansa Cargo setzt das Zukunftsprogramm SCORE auch 2014 mit unverminderter Anstrengung fort. Für das Gesamtjahr ist die Umsetzung von erlössteigernden und kostensenkenden Maßnahmen geplant. Unter anderem soll die Vermarktung lukrativer Expressprodukte weiter ausgebaut werden. Deutliche Kostensenkungen werden durch den Einsatz der effizienten B777F erzielt.

Im ersten Quartal 2014 blieben die Frachtmengen auf Vorjahresniveau. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 1,4 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer stiegen um 2,2 Prozent. Der Nutzladefaktor konnte im Vergleich zum ersten Quartal 2013 um 0,6 Prozentpunkte gesteigert werden.

Im Bereich Asien/Pazifik sind die Frachtmengen um 4,1 Prozent gestiegen. Die transportierten Tonnenkilometer konnten um 3,2 Prozent gesteigert werden. Da das Angebot nur um 1,3 Prozent angehoben wurde, stieg der Ladefaktor gegenüber 2013 um 1,5 Prozentpunkte.

Auch im Verkehrsgebiet Amerika konnten die Frachtmengen um 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Bei einem in Tonnenkilometer um 3,4 Prozent höheren Angebot steigerte die Gesellschaft die transportierten Tonnenkilometer überproportional um 3,9 Prozent. Der Ladefaktor konnte damit um 0,3 Prozentpunkte gesteigert werden.

Im Nahost-/Afrika-Bereich musste ein deutlicher Rückgang der Frachtmengen verzeichnet werden. Die beförderten Tonnagen sanken gegenüber dem ersten Quartal 2013 um 9,8 Prozent. Während der Absatz von und nach Ägypten weiter gesteigert werden konnte, gingen die Mengen in den beiden anderen Hauptmärkten, Südafrika und Kenia, deutlich zurück. Das Angebot wurde um 7,8 Prozent reduziert. Da die transportierten Tonnenkilometer um 11,2 Prozent zurückgingen, sank der Ladefaktor um 2,1 Prozentpunkte.

Die Frachtmengen innerhalb Europas sanken um 3,0 Prozent. Da die angebotenen Tonnenkilometer um 5,1 Prozent erhöht wurden, die transportierten Tonnenkilometer hingegen lediglich um 3,4 Prozent gestiegen sind, sank der Ladefaktor um 0,8 Prozentpunkte.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Infolge insbesondere währungsbedingt rückläufiger Verkehrserlöse (–2,4 Prozent) sank der Umsatz der Lufthansa Cargo im ersten Quartal 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Prozent auf 583 Mio. EUR. Die anderen Betriebserlöse sanken vor allem aufgrund geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 12 Mio. EUR (–25,0 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen hauptsächlich wegen Schadensersatzleistungen mit 23 Mio. EUR um 9,5 Prozent über Vorjahresniveau. Die operativen Gesamterlöse gingen auf insgesamt 606 Mio. EUR (–2,4 Prozent) zurück.

Die operativen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich nur um 1,3 Prozent auf 585 Mio. EUR. Ursache hierfür war primär der rückläufige, mengenabhängige Materialaufwand in Höhe von 417 Mio. EUR (–3,2 Prozent). In dieser Position reduzierten sich kapazitätsabhängig der Charteraufwand auf

163 Mio. EUR (–6,3 Prozent), der Treibstoffaufwand auf 114 Mio. EUR (–10,2 Prozent) und die Gebühren auf 67 Mio. EUR (–1,5 Prozent). Allerdings stiegen die Technikaufwendungen aufgrund der nicht gleichmäßigen Verteilung der Wartungsereignisse gegenüber dem Vorjahr um 6 Mio. EUR auf 37 Mio. EUR (+19,4 Prozent) an.

Der Personalaufwand ging geringfügig um 1,0 Prozent auf 97 Mio. EUR zurück. Dies ist im Wesentlichen auf gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesunkene Altersversorgungsaufwendungen und geringere Restrukturierungsaufwendungen zurückzuführen. Diese waren 2013 im Zusammenhang mit dem Zukunftsprogramm SCORE gestiegen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.649 Mitarbeiter (+1,4 Prozent).

Die Abschreibungen stiegen im Zusammenhang mit der Anpassung der Abschreibungspolitik und dem Zugang der neuen Boeing 777-Frachtflugzeuge auf 14 Mio. EUR.

Die sonstigen operativen Aufwendungen blieben auf Vorjahresniveau.

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 21 Mio. EUR, das vor allem aufgrund der gegenüber dem Vorjahr zusätzlichen Wartungsereignisse und der gestiegenen Abschreibungen unter dem Vorjahreswert von 28 Mio. EUR liegt.

Die übrigen Segmenterträge und -aufwendungen blieben auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 24 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 3 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften.

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 72 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR). Diese Zunahme erklärt sich maßgeblich aus An- und Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der neuen Boeing 777F-Flugzeuge.

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. – März 2014	Veränderung in %	Jan. – März 2014	Veränderung in %	Jan. – März 2014	Veränderung in %	Jan. – März 2014	Veränderung in %	Jan. – März 2014	Veränderung in P.
Europa	51	2,0	135	–3,3	159	5,0	83	3,4	52,5	–0,8
Amerika	238	–0,4	126	2,7	1 289	3,7	932	3,9	72,4	0,2
Asien / Pazifik	227	–2,6	106	3,8	1 133	1,5	887	3,2	78,3	1,3
Nahost/ Afrika	50	–13,8	32	–10,2	282	–7,8	158	–11,3	55,8	–2,2
Gesamtverkehr	566	–2,4	399	–0,3	2 863	1,6	2 061	2,3	72,0	0,5

* Ohne Extracharter.

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 053	994	5,9
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	419	368	13,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	97	81	19,8
Segmentergebnis	Mio. €	106	91	16,5
EBITDA*	Mio. €	135	100	35,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	43	11	290,9
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	20 276	20 048	1,1

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt rund 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt. Die Lufthansa Technik Gruppe wurde im März 2014 um das neu gegründete Joint Venture INAIRVATION zwischen Lufthansa Technik AG und LIST components & furniture GmbH erweitert, das innovative Gesamtlösungen für Kabinen von Business- und Privatjets anbietet.

Wichtigstes strategisches Ziel der Lufthansa Technik ist weiterhin die Schaffung von profitabilem Wachstum durch Innovationen in Produkt und Technologie sowie durch Ausbau der internationalen Präsenz. Ein erfolgreicher Schritt hierzu ist die Erweiterung der Zusammenarbeit im Bereich der Komponenteninstandhaltung für das Flugzeugmuster Boeing 787 zwischen Lufthansa Technik AG und dem Komponentenlieferanten UTC Aerospace Systems. Die geschlossene Vereinbarung ermöglicht es Lufthansa Technik, komplexe Reparaturen für einen großen Teil der B787-Technologien zu entwickeln und anzuwenden. Ein weiteres Beispiel ist das Produkt „Aircraft Production Inspection Program“ für die B787, das Lufthansa Technik weltweit als erstes MRO-Unternehmen sowohl für kommerzielle Fluggesellschaften als auch für VIP-Kunden anbietet.

Markt und Wettbewerb Im Berichtszeitraum stellten weltweit sieben Airlines mit insgesamt 22 Flugzeugen den Flugbetrieb ein, fünf Start-ups mit 19 Flugzeugen nahmen den Betrieb auf. Wachsende MRO-Kapazitäten ebenso wie die weiterhin angespannte Finanzlage der Fluggesellschaften führen zu anhaltend hohem Preisdruck im MRO-Geschäft.

Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEM und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften sowie unabhängige Anbieter. Zudem ist der Markt weiterhin von Konsolidierungen sowohl auf der Wettbewerber- wie auf der Kundenseite geprägt.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte im Berichtszeitraum einen neuen Kunden gewinnen und 65 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 366 Mio. EUR für 2014 und die Folgejahre abschließen. Im Berichtszeitraum konnte die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge leicht auf 2.825 erhöht werden. Zu den wesentlichen Vereinbarungen gehörten der Abschluss eines Total Technical Support-Vertrags mit Air Namibia für die neue Airbus A330-Langstreckenflotte, der Abschluss eines Siebenjahres-Abkommens über Total Component Support für die Boeing 737NG-Flotte der Luxair sowie der Abschluss eines nicht exklusiven Zehnjahresvertrages zur Überholung der Fahrwerke der Boeing 777-300ER-Flotte mit Emirates. Israir Airlines, ein erfolgreicher Anbieter von Linien- und Charterflügen aus Israel, vertraut im Rahmen eines Technical Operations Management-Vertrags auf die Leistungen der Lufthansa Technik AG für ihre Airbus A320-Flotte. Damit ist Lufthansa Technik der erste ausländische MRO-Anbieter, der von der israelischen Luftfahrtbehörde eine Zulassung für die Flugzeugwartung erhalten hat. Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE setzt Lufthansa Technik nach wie vor konsequent Maßnahmen zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und nachhaltigen Ergebnissteigerung des Unternehmens um. Wie bereits im Vorjahr werden diese Maßnahmen wesentlich zum Unternehmensergebnis beitragen. Darüber hinaus richtet sich der Blick bereits auf die Entwicklung weiterer Maßnahmen für die Folgejahre.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse lagen im ersten Quartal 2014 mit 1,1 Mrd. EUR um 5,9 Prozent über Vorjahresniveau. Dabei sind sowohl die Umsätze mit Konzerngesellschaften um 13,9 Prozent auf 419 Mio. EUR als auch der Außenumsatz auf 634 Mio. EUR (+1,3 Prozent) gestiegen. Auch die sonstigen operativen Erträge lagen mit 64 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahr (+25,5 Prozent).

Der operative Gesamtaufwand lag mit 1,0 Mrd. EUR analog zu den Umsatzerlösen über dem Vorjahreswert (+5,8 Prozent). Durch eine erhöhte Fremdfertigung stieg der Materialaufwand um 12,6 Prozent auf 535 Mio. EUR. Der Personalaufwand lag in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik einen operativen Gewinn von 97 Mio. EUR (Vorjahr: 81 Mio. EUR). Hohe Auslastung und saisonale Effekte hatten einen maßgeblichen Einfluss auf das deutlich über Vorjahr liegende Ergebnis. Ergänzt um die positive Entwicklung der übrigen Segmenterträge erreicht Lufthansa Technik insgesamt ein Segmentergebnis von 106 Mio. EUR (+16,5 Prozent). Die Segmentinvestitionen lagen bei 43 Mio. EUR (+32 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	581	569	2,1
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	136	136	0,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	-4	3	-
Segmentergebnis	Mio. €	-7	1	-
EBITDA*	Mio. €	10	8	25,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	20	19	5,3
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	31 065	30 254	2,7

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die LSG Sky Chefs-Gruppe umfasst 157 Unternehmen und ist mit ihren Airline-Catering-Aktivitäten an mehr als 200 Flughäfen in 54 Ländern vertreten. Zudem bietet die Gruppe Dienstleistungen rund um den Bordservice wie Bordverkaufsprogramme, Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik, Consulting und das Betreiben von Lounges. Darüber hinaus baut das Unternehmen seine Präsenz in angrenzenden Märkten wie zum Beispiel Dienstleistungen für Züge sowie Lieferungen an den Einzelhandel kontinuierlich aus.

Markt und Wettbewerb LSG Sky Chefs hält trotz des unverändert hohen Preis- und Wettbewerbsdrucks seine führende Marktposition. Wichtige Erfolgsfaktoren sind die hohe Qualität, die Innovationsfähigkeit, die zunehmende Flexibilisierung des Geschäftsmodells sowie das konsequent auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Kostenmanagement des Unternehmens.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Das erste Quartal 2014 war geprägt von weiterhin wachsenden Passagierzahlen bei den Airline-Kunden, die in allen Verkaufsregionen der LSG Sky Chefs zu Umsatzwachstum führten. Seit Februar ist LSG Sky Chefs im Rahmen seines Joint Ventures mit Aeroflot, Aeromar, am wachsenden Flughafen Rostov am Don, Russland, präsent. Zum 1. März 2014 hat das Unternehmen alle Anteile an Finnecatering Oy, einer Vorproduktionsstätte für LSG Sky Chefs Finland Oy, übernommen. Ende März wurde eine hochmoderne Produktionsstätte in Panama eröffnet, um die stark steigende Nachfrage erfüllen zu können. Der weltweite Vertrag mit dem Kunden Delta Air Lines konnte für insgesamt 39 Standorte, davon 27 in den USA, und eine Laufzeit von vier beziehungsweise fünf Jahren verlängert werden. Zudem gelang die Ausweitung der Geschäftsbeziehung mit Jetblue Airlines um weitere acht auf 16 Flughäfen in den USA. In Neuseeland werden die bedeutenden Langstrecken-Cateringverträge mit Emirates und Singapore Airlines für zwei beziehungsweise drei Jahre fortgesetzt. Die im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE eingeleiteten Projekte liegen im Plan.

Der Qualitätsanspruch sowie die Innovationskraft des Unternehmens wurden erneut von Kundenseite sowie unabhängigen Dritten anerkannt: LSG Sky Chefs konnte im Februar 2014 fünf der insgesamt neun weltweit vergebenen Auszeichnungen für konsequent erfüllte Qualitäts- und Sicherheitsstandards von der Prüfungsgesellschaft Medina entgegennehmen. Die Lufthansa Passage zeichnete im Rahmen ihres erstmalig verliehenen „Best of Catering Award“ den LSG Sky Chefs-Betrieb in Hongkong als weltweiten Sieger und die Betriebe Frankfurt International sowie Dallas als Spitzenreiter in Europa beziehungsweise Nord-/Südamerika aus. Die Equipment- und Logistiktochtergesellschaft SPIRIANT wurde für ihre Produktneuerheiten gleich mit vier „Good Design Awards 2013“ geehrt. Zusätzlich wurde SPIRIANT in das Buch „Die großen deutschen Marken“, das anlässlich des 60. Jubiläums des Rats für Formgebung erschienen ist, aufgenommen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung In den ersten drei Monaten des Jahres hat sich der Umsatz des Geschäftsfelds Catering positiv entwickelt. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum währungsbereinigt um 7,8 Prozent. Nominal ergab sich eine Erhöhung um 2,1 Prozent auf 581 Mio. EUR. Erstmals konsolidierte Gesellschaften trugen mit 4 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei. Der Außenumsatz stieg auf 445 Mio. EUR (+2,8 Prozent). Der Innenumsatz ist mit 136 Mio. EUR nahezu unverändert geblieben. Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 13 Mio. EUR um 9 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist vor allem auf geringere Erstattungen der Konzernobergesellschaft im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE sowie auf gesunkene Wechselkursgewinne zurückzuführen. Insgesamt erhöhten sich die operativen Gesamterlöse leicht um 3 Mio. EUR auf 594 Mio. EUR.

Die operativen Gesamtaufwendungen wuchsen nur unterproportional zum Umsatz um 1,7 Prozent auf 598 Mio. EUR. Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen aufgrund des erhöhten Umsatzvolumens um 2,0 Prozent auf 254 Mio. EUR. In den ersten drei Monaten beschäftigte die LSG Sky Chefs-Gruppe durchschnittlich 31.065 Mitarbeiter, 2,7 Prozent mehr als im ersten Quartal des Vorjahres. Der Personalaufwand erhöhte sich unterproportional um 0,9 Prozent auf 226 Mio. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 15 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Aufwendungen sind bedingt durch das höhere Geschäftsvolumen auf 103 Mio. EUR (+4,0 Prozent) gestiegen. LSG Sky Chefs weist für die ersten drei Monate 2014 einen operativen Verlust von 4 Mio. EUR aus (Vorjahr: Gewinn von 3 Mio. EUR). Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen war wie im Vorjahr ausgeglichen. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung betrug -3 Mio. EUR (Vorjahr: -2 Mio. EUR). Das Segmentergebnis von LSG Sky Chefs betrug somit -7 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen fielen mit 20 Mio. EUR um 1 Mio. EUR höher aus als im Vorjahresquartal.

Geschäftsfeld IT Services

Kennzahlen IT Services

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	158	150	5,3
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	95	87	9,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	5	3	66,7
Segmentergebnis	Mio. €	5	2	150,0
EBITDA*	Mio. €	14	11	27,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	7	6	16,7
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	2 707	2 731	-0,9

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Systems bietet ein umfassendes Portfolio an IT-Dienstleistungen – von der Beratung und Entwicklung sowie Implementierung spezifischer Applikationen, über die Integration bis hin zum Betrieb in einem weltweiten Verbund von Rechenzentren. Dank seines spezifischen Know-hows und seiner Innovationskraft ist das Unternehmen in der Aviation-Industrie einer der weltweit führenden IT-Provider. Im Bereich Industry Solutions ist das Unternehmen insbesondere im deutschsprachigen Markt sehr gut positioniert. Im Rahmen der Neuausrichtung der Konzern-IT soll die Lufthansa Systems AG zum Jahresende in drei Gesellschaften aufgespalten werden. Dabei soll der Bereich Infrastruktur im Zuge eines Outsourcings in eine Partnerschaft mit einem international tätigen IT-Dienstleister eingebracht werden. Die Lufthansa Group will dann ihre Infrastrukturleistungen in einem langfristigen Vertrag an den neuen Partner vergeben und dabei Standorte und Arbeitsplätze möglichst erhalten, sodass sich Wachstumschancen und neue Perspektiven für die Mitarbeiter bieten. Die Bereiche Airline Solutions und Industry Solutions werden als eigenständig agierende Gesellschaften in der Lufthansa Group verbleiben. Der Sitz des Unternehmens befindet sich in Kelsterbach in der Nähe des Frankfurter Flughafens. Lufthansa Systems ist mit mehreren Niederlassungen in Deutschland und 16 Auslandsstandorten vertreten. Das Unternehmen konnte im abgelaufenen Quartal seine positive Entwicklung fortsetzen.

Markt und Wettbewerb Lufthansa Systems steht in einem intensiven Wettbewerb. Technologische Entwicklungen wie Virtualisierung und Cloud Computing verstärken den hohen Preis- und Margendruck. Besonders intensiv ist der Wettbewerb im Markt für IT-Infrastrukturdienstleistungen. Hier führt Größe zu signifikanten Kostenvorteilen. Im Airline-Markt profitieren insbesondere Anbieter aus Schwellenländern von Kostenvorteilen. Lufthansa Systems konzentriert sich daher auf die Entwicklung spezifischer Airline-Applikationen zur weiteren Optimierung von Geschäftsprozessen sowie auf Beratung in spezifischen Fragestellungen und Prozessharmonisierung der Airline-IT. Als innovationsstarker Dienstleister

hat sich der Geschäftsbereich Industry Solutions von Lufthansa Systems mit Professional Services und Applikationen für ausgewählte Branchen zu einer festen Größe im deutschen IT-Markt entwickelt.

Zum Kundenstamm zählen rund 300 Airlines und mehr als 150 Unternehmen aus anderen Branchen. Zu diesen bestehen in der Regel langjährige Geschäftsbeziehungen.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Die Fluggesellschaft ANA verlängerte einen Vertrag über die Nutzung der IT-Lösung zur Optimierung der Ticketpreise um weitere fünf Jahre und entschied sich auch bei der Erlösabrechnung für die erfolgreiche Lösung von Lufthansa Systems. Japan Airlines konnte als Erstkunde für die neue Ladeplanungslösung gewonnen werden und ersetzt ein bisher hauseigenes System. Mit Aegan Air und Eurowings setzen zwei weitere Kunden auf innovative Navigationslösungen von Lufthansa Systems. Im Bereich Industry Solutions konnten Verträge über SAP-Beratungsleistungen unter anderem mit der CSL Behring AG und Sanofi-Aventis abgeschlossen werden. Die langjährige Zusammenarbeit mit der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde ausgebaut. Im Kreuzfahrtsektor beauftragte Holland America Line den Einbau der Infotainment-Plattform Velimo und eines Wi-Fi-Netzwerks.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Lufthansa Systems konnte im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres das profitable operative Wachstum fortsetzen. Die Umsatzerlöse stiegen gegenüber dem Vorjahr um 5,3 Prozent auf 158 Mio. EUR an. Mit der Lufthansa Group wurden Umsatzerlöse von 95 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) erwirtschaftet. Mit externen Kunden realisierte die Lufthansa Systems Umsatzerlöse in Höhe von 63 Mio. EUR (Vorjahr: 63 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge verminderten sich infolge der Reduzierung der Ausgleichszahlungen für Mitarbeiterabfindungen im Zusammenhang mit dem Zukunftsprogramm SCORE auf 4 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR). Daraus ergaben sich im Berichtszeitraum operative Gesamterlöse in Höhe von 162 Mio. EUR (Vorjahr: 156 Mio. EUR).

Der Materialaufwand lag mit 27 Mio. EUR geringfügig unter dem Vorjahreswert (28 Mio. EUR). Lufthansa Systems beschäftigte im Berichtszeitraum 2.707 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.731). Der Personalaufwand verminderte sich aufgrund rückläufiger Aufwendungen für Mitarbeiterabfindungen im Zusammenhang mit dem Zukunftsprogramm SCORE um 3,2 Prozent auf 61 Mio. EUR. Die Abschreibungen lagen mit 9 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die sonstigen Aufwendungen erhöhten sich um 11 Prozent auf 60 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Fremdleistungen zurückzuführen. Daraus resultierten operative Gesamtaufwendungen in Höhe von 157 Mio. EUR (Vorjahr: 153 Mio. EUR). Im Berichtszeitraum erreichte Lufthansa Systems ein operatives Ergebnis von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen im Berichtszeitraum betragen 7 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR).

Sonstige

Sonstige

		Jan. – März 2014	Jan. – März 2013	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	349	351	-0,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	-21	-103	79,6
Segmentergebnis	Mio. €	-4	-96	95,8
EBITDA*	Mio. €	-7	-82	91,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	0	2	
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	3 972	3 967	0,1

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

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

Entwicklung und Gesellschaften AirPlus-Kunden reisten im ersten Quartal 2014 wieder häufiger geschäftlich: Das Issuing-Volumen des Anbieters von Abrechnungsprodukten für Geschäftsreisen lag 9,3 Prozent über dem Vorjahreszeitraum. AirPlus setzt für das laufende Jahr auf den Ausbau virtueller Bezahlmöglichkeiten und entwickelt in Zusammenarbeit mit Partnern wie Amadeus und HRS umfassende Lösungen für die Geschäftsreisebranche. Ziel ist es, die Akzeptanz virtueller Bezahlösungen und die Standardisierung der damit verbundenen Prozessverbesserungen für Unternehmen, Reisebüros und Buchungsplattformen branchenweit voranzutreiben. Die Gesamterlöse lagen um 3,8 Prozent über dem Vorjahreswert, das operative Ergebnis blieb mit 10 Mio. EUR stabil.

Der Aufsichtsrat der LFT hat im März 2014 der Beschaffung eines Full-Flight Simulators vom Typ Airbus A320 zugestimmt. Der Simulator wurde Ende März beim kanadischen Hersteller CAE bestellt und wird Kunden der LFT voraussichtlich Anfang 2015 am Standort Frankfurt zur Verfügung stehen.

Im ersten Quartal 2014 hat LFT an ihren Standorten Frankfurt und München in insgesamt 40 Grundkursen Flugbegleiter ausgebildet, die bei Lufthansa Passage nach dem Jahresarbeitszeitmodell eingesetzt werden. Dabei handelt es sich um ein neues Konzept, nach dem Mitarbeiter ganzjährig beschäftigt werden, jedoch nur in den Sommermonaten aktiv tätig sind, um den erhöhten Personalbedarf während dieser Zeit auszugleichen. An der Verkehrsfliegerschule in Bremen hat am 20. März 2014 der 411. Nachwuchsflugzeugführerlehrgang (NFF) begonnen. Dies ist der erste Kurs, den Lufthansa Passage nach eineinhalbjähriger Pause ausbilden lässt. LFT erwirtschaftete im ersten Quartal operative Gesamterträge in Höhe von 45 Mio. EUR (+4,7 Prozent). Der Gesamtaufwand lag im gleichen Zeitraum bei 34 Mio. EUR (-2,9 Prozent). Daraus resultierte ein operatives Ergebnis von 11 Mio. EUR (+37,5 Prozent).

Die operativen Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 159 Mio. EUR unter Vorjahr (-17,6 Prozent). Das operative Ergebnis belief sich auf -50 Mio. EUR (Vorjahr: -123 Mio. EUR). Die operativen Aufwendungen sanken auf 209 Mio. EUR (-33,9 Prozent). Die Entlastung des operativen Ergebnisses resultiert aus gesunkenen Aufwendungen für Restrukturierungsprojekte im Rahmen von SCORE sowie einem positiven Kursergebnis.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war geprägt durch geringere Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit SCORE in Höhe von 20 Mio. EUR (Vorjahr: 64 Mio. EUR), die in diesem Segment verbucht werden. Die operativen Gesamterlöse sanken leicht auf 349 Mio. EUR (Vorjahr: 351 Mio. EUR), während die operativen Aufwendungen deutlich auf 370 Mio. EUR sanken (Vorjahr: 454 Mio. EUR). Das operative Ergebnis betrug -21 Mio. EUR (Vorjahr: -103 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken und Chancen ausgesetzt. 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 Risiko- und Chancensituation der Lufthansa Group finden Sie im „Geschäftsbericht 2013“ ab [S. 97](#).

In den ersten drei Monaten des Jahres 2014 haben sich im Vergleich zu den im „Geschäftsbericht 2013“ ab [S. 97](#) ausführlich dargestellten Risiken und Chancen insbesondere folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben.

Eine weitere Verschärfung der Krim-Krise kann zu zunehmenden Wirtschaftssanktionen zwischen der Europäischen Union und Russland führen und sich entsprechend negativ auf den Luftverkehr und somit auch auf die Lufthansa Group auswirken.

Eine positive Entwicklung gibt es dagegen im Emissionshandel: Die Entscheidung des EU-Parlaments, die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel bis 2016 auf Flüge innerhalb der EU zu begrenzen, bedeutet für diesen Zeitraum eine rechtliche Klarheit und eine kostenseitige Entlastung für die Lufthansa Group.

Darüber hinaus besteht für die Lufthansa Group das verschärfte Risiko aus Tarifauseinandersetzungen bis hin zu Arbeitskämpfen. Trotz aller Bemühungen, in konstruktiven Verhandlungen gemeinsam tragfähige Lösungen zu erarbeiten, konnte der dreitägige Arbeitskampf der Vereinigung Cockpit (vom 2. bis 4. April 2014) für einen neuen Tarifvertrag zur Übergangsvorsorge nicht verhindert werden. In Anbetracht des aktuellen Verhandlungsstands speziell zum Tarifvertrag Übergangsvorsorge kann zurzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es in näherer Zukunft zu weiteren Arbeitskampfmaßnahmen der Vereinigung Cockpit kommen könnte. Neben der Schädigung der Reputation der Lufthansa Group als zuverlässigem Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und Zusatzkosten.

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

Nachtragsbericht

Seit dem 31. März 2014 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist, die nicht bereits berichtet wurden.

Prognosebericht

BIP-Wachstum

in %	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*
Welt	3,0	3,5	3,8	3,8	3,8
Europa	1,6	1,9	2,1	2,1	2,0
Deutschland	2,1	2,0	1,7	1,7	1,5
Nordamerika	2,4	2,9	3,3	3,1	2,8
Südamerika	2,3	3,2	3,7	4,0	3,9
Asien/ Pazifik	4,9	5,2	5,2	5,4	5,6
China	7,5	7,6	7,4	7,4	7,6
Naher Osten	3,6	4,2	4,5	5,0	4,4
Afrika	4,1	5,5	6,6	5,4	5,2

Quelle: Global Insight World Overview per 15.04.2014.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Die Auswirkungen des strengen Winterwetters in den Vereinigten Staaten und Japan, die Auswirkungen der zeitlichen Verschiebung des Neujahrsfestes in China und die verzerrenden Effekte, die von Japans bevorstehender Anhebung der Mehrwertsteuer ausgehen, erschweren es, derzeit die Stärken und Schwächen der betreffenden Volkswirtschaften klar zu identifizieren. Ungeachtet dessen befindet sich die Weltwirtschaft insgesamt auf einem Wachstumspfad. Nach einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,5 Prozent in 2013 ist für das Geschäftsjahr 2014 mit einem Wachstum von 3,0 Prozent zu rechnen.

Für die Europäische Union wird 2014 ein Wirtschaftswachstum von 1,5 Prozent prognostiziert. Wachstumsstarke Länder der Europäischen Union sind Deutschland mit 2,1 Prozent und Großbritannien mit 2,7 Prozent erwartetem Wirtschaftswachstum. Unverändert ist die vergleichsweise schwächere wirtschaftliche Entwicklung in südeuropäischen Ländern. Negative Wachstumsraten weisen Griechenland und Zypern auf.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung beinhalten die Terminkurse die Erwartung leicht sinkender Preise. Insgesamt wird das Ölpreinsniveau jedoch weiterhin stark durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Es ist daher auch für das restliche Jahr 2014 mit weiterhin volatilen Treibstoffkosten zu rechnen.

Die Mehrheit der Analysten erwartet eine Aufwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro. Auch der Chinesische Renminbi soll laut Analystenmehrheit seinen Aufwertungstrend aus 2013 fortsetzen. Beim Japanischen Yen hingegen wird eine weitere Abschwächung prognostiziert. Nach der bereits erfolgten Aufwertung des Britischen Pfunds gegenüber dem Euro in 2013 gehen die Analysten davon aus, dass der Euro in diesem Jahr auf dem aktuellen Niveau stagnieren wird.

Es wird erwartet, dass die Airline-Industrie in 2014 stark wachsen wird. Insbesondere das sich verbessernde gesamtwirtschaftliche Umfeld wird die Nachfrage steigern. Für die gesamte Branche prognostiziert der Branchenverband IATA für das Gesamtjahr 2014 einen Gewinn in Höhe von 18,7 Mrd. USD (Vorjahr: 12,9 Mrd. USD), der höchste Jahreswert in den letzten fünf Jahren.

Ausblick Lufthansa Group In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres waren divergierende Entwicklungen in Märkten und Gesellschaften der Lufthansa Group zu beobachten. Für die Fluggesellschaften begann das Quartal mit einem milden Winter und stabilen Verkehrszahlen im Januar und Februar. In der Folge gab es jedoch zwei Streiks an den deutschen Flughäfen und die Ankündigung eines massiven Pilotenstreiks für April durch die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit. Der März verlief aufgrund der Verschiebung der Osterferien in den April, aber auch durch eine grundsätzliche Marktschwäche auf den innereuropäischen Verkehren und der Langstrecke nach Nordamerika schwach. Während geringere Abschreibungen und niedrigere Treibstoffkosten ergebniserhöhend wirkten, sorgte der starke Euro gleichzeitig für Ergebnisbelastungen.

Passage Airline Gruppe sieht schwächeres Marktumfeld

Für die Passage Airline Gruppe zeichnet sich in den kommenden Monaten ein schwaches Marktumfeld ab. Während die Anzahl der Vorausbuchungen im wachsenden Markt insgesamt solide erscheint, sorgen insbesondere niedrigere Durchschnittserlöse für anhaltenden Preisdruck in den Verkehrsgebieten Europa und Nordamerika. Diese Entwicklungen sind zum einen auf steigenden Wettbewerbsdruck, zum anderen aber auch auf spezifische Entwicklungen auf einzelnen Strecken zurückzuführen.

Lufthansa Passage erwartet nach wie vor eine deutliche Steigerung des Ergebnisniveaus gegenüber Vorjahr. Die Ergebnisbelastung aus den bisher im Jahresverlauf beobachteten Streiks muss jedoch trotz des aktuell schwachen Marktumfelds erst noch kompensiert werden. Spezifische Ergebnisrisiken bestehen darüber hinaus in weiteren Streiks und negativen Entwicklungen im Zusammenhang mit den Verkehren nach Venezuela.

SWISS erwartet aufgrund moderat höherer Passagier- und Umsatzzahlen sowie der zahlreichen Maßnahmen auf Kosten- und Ertragsseite unverändert ein Ergebnis, das deutlich über Vorjahresniveau liegen sollte. Dies ist auch maßgeblich durch die neue Abschreibungspolitik für Flugzeuge bedingt.

Auch Austrian Airlines erwartet weiterhin ergebnisverbessernde Effekte aus dem erfolgreich eingeleiteten Restrukturierungsprogramm. Durch die Erweiterung der Flotte um ein Langstreckenflugzeug werden ein entsprechendes Passagierwachstum sowie eine signifikante Umsatzsteigerung angenommen. Austrian Airlines erwartet für 2014 unverändert eine deutliche Steigerung des operativen Ergebnisses.

Für alle Airlines gilt, dass nach der aktuellen Schwäche für den Jahresverlauf wieder eine Markterholung erwartet wird. Eine zunehmende Abschwächung der Nachfrage über das zweite Quartal hinaus stellt daher ein Ergebnisrisiko dar. Eine wichtige Rolle spielt der zuletzt deutlich gesunkene Ölpreis, der es nach aktueller Prognose erlaubt, einen Teil der Marktschwäche im Ergebnis zu kompensieren.

Die Passage Airline Gruppe hat begonnen, Szenarien für Kapazitätskürzungen im Winterflugplan zu erarbeiten, die eine Reaktion auf eine anhaltende Marktschwäche bedeuten würden. Die Gesamtjahreskapazität wird alleine aufgrund des Pilotenstreiks bei der Lufthansa Passage in diesem Jahr aber nicht mehr so stark wachsen wie zunächst angenommen und wird nun bei 4 Prozent erwartet. Die im Geschäftsbericht prognostizierte Entwicklung der operativen Kennzahlen bleibt ansonsten unverändert.

Übrige Geschäftsfelder erwarten stabilen Geschäftsverlauf

Lufthansa Cargo erwartet für 2014 weiterhin ein positives konjunkturelles Umfeld. Der Fokus des Geschäftsfelds Logistik bleibt daher unverändert auf einer hohen Kapazitätsauslastung, die die Entwicklung der Durchschnittserlöse unterstützen soll. Trotz eines nur moderaten Mengenwachstums im ersten Quartal 2014 geht Lufthansa Cargo weiterhin davon aus, das ambitionierte Ziel einer deutlichen Umsatz- und Ergebnissteigerung aufgrund der eingeleiteten SCORE-Maßnahmen und der nachfrageorientierten Kapazitätssteuerung erreichen zu können. Nach wie vor wird mindestens ein operatives Ergebnis auf Vorjahresniveau erwartet.

Lufthansa Technik wird 2014 das außerordentlich hohe operative Ergebnis des Vorjahres trotz mit dem Markt wachsender Umsätze nicht erreichen. Wesentliche Gründe hierfür sind die besonders gute Auftragslage im Geschäftsjahr 2013 sowie Aufwendungen für innovative Produktentwicklungen und den Ausbau der Verbundstruktur im laufenden Geschäftsjahr. Lufthansa Technik erwartet daher unverändert ein Ergebnis in etwa auf dem Niveau des Jahres 2012.

LSG Sky Chefs erwartet für das Geschäftsjahr 2014 unverändert einen leichten Anstieg von Umsatz und Ergebnis. Die weltweiten Programme zur Leistungssteigerung im Rahmen von SCORE

werden konsequent weitergeführt. Zudem verfolgt das Unternehmen weiterhin Wachstumschancen über geografische Expansion und Portfolioerweiterung sowohl in seinem Kerngeschäft als auch in angrenzenden Märkten.

Lufthansa Systems erwartet für 2014 unverändert ein leichtes Umsatzwachstum und ein operatives Ergebnis leicht unter dem Vorjahreswert.

Ergebnisprognose wird bei steigenden Risiken bestätigt

Insgesamt erwartet die Lufthansa Group nach wie vor ein operatives Ergebnis in einer Bandbreite von 1,3 bis 1,5 Mrd. EUR. Darin enthalten ist die bekannte Entlastung aus der Anpassung der Abschreibungsparameter in Höhe von 340 Mio. EUR. Die Ergebnisbelastungen aus Streikeffekten müssen im Laufe des Geschäftsjahres noch ausgeglichen werden. Das Erreichen des Ergebnisziels ist zunehmend abhängig von einer Stabilisierung der Märkte für die Airlines der Lufthansa Group.

Ob das zu Jahresbeginn prognostizierte leichte Umsatzwachstum erreicht werden kann, ist nach wie vor im Wesentlichen von der weiteren Entwicklung der Wechselkurse im Jahresverlauf abhängig.

Ergebnisprognosen 2014 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz		Operatives Ergebnis		
	Umsatz 2013 in Mio. €	Prognose für 2014	Ergebnisse 2013 in Mio. €	Prognose für 2014	Effekt aus Anpassung Abschreibungs- politik in Mio. €
Lufthansa Passage	17 302		265	deutlich über Vorjahr, aber Belastung durch Projektkosten	+240
SWISS	4 223		226	deutlich über Vorjahr	+70
Austrian Airlines	2 069		25	deutlich über Vorjahr	+40
Überleitung	-81		-21		
Passage Airline Gruppe	23 513	bis +5% über Vorjahr	495	950 bis 1 100 Mio. € (inkl. 300 Mio. € Projektkosten Lufthansa Passage)	+350
Logistik	2 442	deutlich über Vorjahr	77	deutlich über Vorjahr, mindestens aber Vorjahresniveau	-10
Technik	4 180	entsprechend Marktwachstum	404	auf Niveau 2012 (328 Mio. €)	
Catering	2 514	leicht über Vorjahr	105	leicht über Vorjahr	
IT Services	640	leicht über Vorjahr	36	leicht unter Vorjahr	
Sonstige	0		-378	deutliche Verbesserung wegen geringerer Restrukturierungskosten	
Innenumsätze / Überleitung	-3 261		-42		
Lufthansa Group berichtet	30 028	leicht über Vorjahr	697	1 300 bis 1 500 Mio. €	+340
Restrukturierungskosten			245	80 Mio. €	
Projektkosten Lufthansa Passage			100	300 Mio. €	
Lufthansa Group normalisiert		leicht über Vorjahr	1 042	1 680 bis 1 880 Mio. €	+340

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – März 2014

in Mio. €	Jan. – März 2014	Jan. – März 2013
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	5 161	5 338
Andere Betriebserlöse	1 301	1 290
Umsatzerlöse	6 462	6 628
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	46	34
Sonstige betriebliche Erträge	514	542
Materialaufwand	-3 933	-4 099
Personalaufwand	-1 798	-1 788
Abschreibungen	-340	-490
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1 134	-1 290
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-183	-463
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	-13	-10
Übriges Beteiligungsergebnis	5	6
Zinserträge	36	41
Zinsaufwendungen	-111	-124
Übrige Finanzposten	-41	-29
Finanzergebnis	-124	-116
Ergebnis vor Ertragsteuern	-307	-579
Ertragsteuern	59	125
Ergebnis nach Ertragsteuern	-248	-454
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-4	-4
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-252	-458
„Unverwässertes“ / „Verwässertes Ergebnis“ je Aktie in €	-0,55	-1,00

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar – März 2014

in Mio. €	Jan. – März 2014	Jan. – März 2013
Ergebnis nach Ertragsteuern	-248	-454
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-17	11
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-14	46
Folgebewertung von Cashflow Hedges	-198	159
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-1	-13
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	4	0
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	49	-39
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-589	38
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	134	-9
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern	-632	193
Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)	-880	-261
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-6	-4
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-886	-265

Konzernbilanz

zum 31. März 2014

Aktiva

in Mio. €	31.03.2014	31.12.2013	31.03.2013	01.01.2013
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 188	1 188	1 191	1 193
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	377	381	364	375
Flugzeuge und Reservetriebwerke	12 856	12 359	12 036	11 843
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	960	959	896	899
Übriges Sachanlagevermögen	2 072	2 059	2 057	2 082
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	388	441	385	382
Übrige Beteiligungen	459	500	466	413
Langfristige Wertpapiere	20	20	19	19
Ausleihungen und Forderungen	512	500	445	472
Derivative Finanzinstrumente	276	335	300	268
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	18	16	21	25
Effektive Ertragsteuerforderungen	39	39	52	52
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	924	622	857	755
Langfristige Vermögenswerte	20 089	19 419	19 089	18 778
Vorräte	649	641	655	639
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 211	3 600	4 243	3 616
Derivative Finanzinstrumente	343	460	262	215
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	155	147	152	152
Effektive Ertragsteuerforderungen	51	72	92	101
Wertpapiere	2 817	3 146	3 579	3 530
Bankguthaben und Kassenbestände	857	1 552	1 598	1 438
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	77	71	79	110
Kurzfristige Vermögenswerte	9 160	9 689	10 660	9 801
Bilanzsumme	29 249	29 108	29 749	28 579

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	31.03.2014	31.12.2013	31.03.2013	01.01.2013
Gezeichnetes Kapital	1 180	1 180	1 177	1 177
Kapitalrücklage	1 395	1 395	1 382	1 382
Gewinnrücklagen	1 860	2 002	1 194	-63
Übrige neutrale Rücklagen	987	1 166	1 219	1 055
Konzernergebnis	-252	313	-458	1 228
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	5 170	6 056	4 514	4 779
Minderheitenanteile	54	52	64	60
Eigenkapital	5 224	6 108	4 578	4 839
Pensionsrückstellungen	5 378	4 718	5 914	5 844
Sonstige Rückstellungen	581	596	638	590
Finanzschulden	4 728	4 823	4 967	5 947
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	164	148	235	198
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 169	1 187	1 160	1 163
Derivative Finanzinstrumente	492	426	171	150
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	157	146	106	94
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12 669	12 044	13 191	13 986
Sonstige Rückstellungen	789	868	915	898
Finanzschulden	556	1 514	1 896	963
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 770	4 545	4 514	4 237
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 854	2 635	3 613	2 612
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	978	964	946	935
Derivative Finanzinstrumente	205	183	0*	2
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	204	247	96	107
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	11 356	10 956	11 980	9 754
Bilanzsumme	29 249	29 108	29 749	28 579

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 31. März 2014

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
Stand am 31.12.2012	1 177	1 382	169	318	236	332	1 055	-63	1 228	4 779	60	4 839
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	0*	-	0*	-	0*
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-458	-458	4	-454
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	166	11	-	-13	164	29	-	193	-	193
Stand am 31.03.2013	1 177	1 382	335	329	236	319	1 219	1 194	-458	4 514	64	4 578
Stand am 31.12.2013	1 180	1 395	332	270	236	328	1 166	2 002	313	6 056	52	6 108
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	0*	0*	0*	-	0*
Angepasster Stand am 31.12.2013	1 180	1 395	332	270	236	328	1 166	2 002	313	6 056	52	6 108
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	313	-313	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-4	-4
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-252	-252	4	-248
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-163	-17	-	1	-179	-455	-	-634	2	-632
Stand am 31.03.2014	1 180	1 395	169	253	236	329	987	1 860	-252	5 170	54	5 224

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – März 2014

in Mio. €	Jan. – März 2014	Jan. – März 2013
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1 407	1 438
Ergebnis vor Ertragsteuern	–307	–579
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	340	490
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	13	16
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	–10	–1
Beteiligungsergebnis	8	4
Zinsergebnis	75	83
Erstattete/ Gezahlte Ertragsteuern	–66	–19
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	41	29
Veränderung des Working Capitals	761	956
Operativer Cashflow	855	979
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–826	–699
Investitionen in Finanzanlagen	–28	–7
Zugänge/ Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	–16	–9
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	46	0
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	0	0
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	–1	–12
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	–4	0
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	30	84
Zinseinnahmen	87	123
Erhaltene Dividenden	52	7
Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit	–660	–513
Erwerb von Wertpapieren/ Geldanlagen in Fonds	–383	–332
Veräußerung von Wertpapieren/ Geldanlagen in Fonds	754	265
Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	–289	–580
Kapitalerhöhung	–	–
Aufnahme Finanzschulden	34	87
Rückführung Finanzschulden	–1 119	–164
Gewinnausschüttung	–4	0
Zinsausgaben	–116	–156
Nettozu- / -abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	–1 205	–233
Nettoab- / -zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	–639	166
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	–6	–3
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.03.²⁾	762	1 601
Wertpapiere	2 817	3 579
Flüssige Mittel	3 579	5 180
Nettozu- / -abnahme der flüssigen Mittel	–974	214

¹⁾ Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.

²⁾ Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2014: in Höhe von 95 Mio. EUR).

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

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 31. März 2014 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 2014 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Nach dem erstmals ab 1. Januar 2014 verpflichtend anzuwendenden IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“ war die Beteiligung an der Aerologic GmbH nicht mehr nach der Equity-Methode zu bewerten, sondern die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft nunmehr anteilig im Konzernabschluss zu erfassen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Für das erste Quartal 2014 ergaben sich hieraus ebenso wie für den entsprechenden Vorjahreszeitraum keine wesentlichen Auswirkungen.

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 wurden neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke über einen Zeitraum von zwölf Jahren bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben. Nach der im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses 2013 vorgenommenen Analyse des Unternehmens hat sich der künftig zu erwartende wirtschaftliche Nutzungsverlauf für im Lufthansa Konzern genutzte Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke aufgrund der zu beobachtenden technologischen Entwicklungen sowie wettbewerbsbedingt gestiegener Wirtschaftlichkeitsanforderungen wesentlich verändert. Im Einklang mit der diese Aspekte berücksichtigenden Flottenstrategie sowie externen Rahmenbedingungen werden nunmehr neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke ab dem Geschäftsjahr 2013 über einen Zeitraum von 20 Jahren bis auf einen Restwert von 5 Prozent abgeschrieben. Die Anpassung der Nutzungsdauer wurde dabei als Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung gemäß IAS 8.32 prospektiv vorgenommen. Eine rückwirkende Änderung der Zwischenberichtsperiode des Vorjahres erfolgte somit nicht. Aufgrund der Änderung der rechnungslegungsbezogenen Schätzung des wirtschaftlichen Nutzungsverlaufs fielen die planmäßigen Abschreibungen im ersten Quartal 2014 um 83 Mio. EUR geringer aus.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.04.2013 bis 31.03.2014

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
FG Unity Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.10.13		Gründung
FG Vision Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.10.13		Gründung
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 7 oHG, Grünwald, Deutschland		31.12.13	Verkauf
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Grünwald, Deutschland		31.12.13	Fusion
LNN/LNO/LAE Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln		25.04.13	Liquidation
Lufthansa Technik Switzerland GmbH, Basel, Schweiz		03.12.13	Fusion
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
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	15.02.14		Gründung
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		Gründung
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	25.04.13		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
Geschäftsfeld Logistik			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich	15.02.14		Gründung
Geschäftsfeld Technik			
AirLiance Materials LLC, Roselle, USA		13.05.13	Verkauf
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	01.01.14		Erstmals konsolidiert

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.04.2013 bis 31.03.2014

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Catering			
Alpha Airport Services OOD, Sofia, Bulgarien	01.07.13		Kauf
LSG Sky Chefs Australasia Pty Limited, Sydney, Australien		20.10.13	Liquidation
LSG Sky Chefs Brussels International BVBA, Zaventem, Belgien	31.10.13		Kauf
Starfood Antalya Gida Sanayi ve Ticaret A.S., Istanbul, Türkei		24.06.13	Verkauf von Anteilen
Starfood Finland Oy, Vantaa, Finnland	28.02.14		Kauf
Sonstige			
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt, Deutschland	08.05.13		Gründung

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

in Mio. €	Konzern 31.03.2014	Jahresabschluss 31.12.2013	Konzern 31.03.2013
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	65	65	75
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	12	6	4

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

3) Saisonalität

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

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

in Mio. €	31.03.2014	31.12.2013
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	837	854
Aus Gewährleistungsverträgen	920	929
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	39	39
Rechtliche Risiken	60	60
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	54	107
	1 910	1 989

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 114 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2013 waren dies 167 Mio. EUR.

Aus einem bereits zum Jahresende 2013 fest kontrahierten Flugzeugkaufvertrag über einen ATR ergaben sich im ersten Quartal 2014 Gewinne von 3 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 5 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von drei Canadair Regional Jet 700 und drei Fokker 70 werden bis zum Jahresende 2014 Gewinne von 2 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 11 Mio. EUR und im Folgejahr weitere finanzielle Zuflüsse von 5 Mio. EUR erwartet.

Ende März 2014 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 15,3 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2013 betrug das Bestellobligo 16,0 Mrd. EUR.

Seit dem 31. März 2014 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist, die nicht bereits berichtet wurden.

5) Finanzinstrumente und Finanzschulden

Finanzinstrumente

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

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

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

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

Vermögenswerte 31.03.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	288	–	288
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	288	–	288
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	331	–	331
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	535	69	–	604
Fremdkapitalinstrumente	1 251	1 244	25	2 520
	1 786	1 313	25	3 124
Vermögenswerte gesamt	1 786	1 932	25	3 743

Verbindlichkeiten 31.03.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	299	–	299
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	398	–	398
Verbindlichkeiten gesamt	–	697	–	697

Zum 31. Dezember 2013 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte 31.12.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	302	–	302
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	1	1
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	302	1	303
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	493	–	493
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	655	–	–	655
Fremdkapitalinstrumente	1 129	1 627	40	2 796
	1 784	1 627	40	3 451
Vermögenswerte gesamt	1 784	2 422	41	4 247

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 31.12.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	278	–	278
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	331	–	331
Verbindlichkeiten gesamt	–	609	–	609

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. €	01.01.2014	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwertveränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/ Abgänge	31.03.2014
Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasste finanzielle Vermögenswerte	1	–	–	–1	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	40	–	–	–15	25
Gesamt	41	–	–	–16	25

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Finanzschulden

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Bei den Anleihen entsprechen die Marktwerte von 847 Mio. EUR den Börsennotierungen. Marktwerte in Höhe von 212 Mio. EUR wurden aus Börsennotierungen abgeleitet. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

Finanzschulden

in Mio. €	31.03.2014		31.12.2013	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	965	1 059	1 812	1 918
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 138	1 155	1 254	1 276
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 181	3 362	3 271	3 443
	5 284	5 576	6 337	6 637

6) Ergebnis je Aktie

		31.03.2014	31.03.2013
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	-0,55	-1,00
Konzernergebnis	Mio. €	-252	-458
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		461 074 820	459 946 960
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	-0,55	-1,00
Konzernergebnis	Mio. €	-252	-458
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	-	-
- Laufende und latente Steuern	Mio. €	-	-
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	-252	-458
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		461 074 820	459 946 960

7) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 29.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG ausgewiesene Bilanzgewinn in Höhe von 207.483.750,00 EUR zur Zahlung einer Dividende in Höhe von 0,45 EUR je auf den Namen lautende Stückaktie verwendet.

8) Segmentberichterstattung

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–März 2014

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	4 744	576	634	445	63	6 462	–	–	6 462
davon Verkehrserlöse	4 483	566	–	–	–	5 049	–	112	5 161
Konzerninnenumsätze	156	7	419	136	95	813	–	–813	–
Umsatzerlöse	4 900	583	1 053	581	158	7 275	–	–813	6 462
Operative sonstige Erträge	216	23	64	13	4	320	349	–189	480
Operative Gesamterlöse	5 116	606	1 117	594	162	7 595	349	–1 002	6 942
Operative betriebliche Aufwendungen	5 448	585	1 020	598	157	7 808	370	–991	7 187
davon Materialaufwand	3 400	417	535	254	27	4 633	31	–731	3 933
davon Personalaufwand	1 026	97	304	226	61	1 714	83	1	1 798
davon Abschreibungen (planmäßig)	268	14	22	15	9	328	8	1	337
davon operative sonstige Aufwendungen	754	57	159	103	60	1 133	248	–262	1 119
Operatives Ergebnis¹⁾	–332	21	97	–4	5	–213	–21	–11	–245
Übrige Segmenterträge	35	0*	4	1	0*	40	24	16	80
Übrige Segmentaufwendungen	6	0*	0*	1	0*	7	8	3	18
davon außerplanmäßige Abschreibungen	3	–	–	–	–	3	–	–	3
Ergebnis Equity-Bewertung	–19	3	5	–3	–	–14	1	–	–13
Segmentergebnis²⁾	–322	24	106	–7	5	–194	–4	2	–196
Übriges Finanzergebnis									–111
Ergebnis vor Ertragsteuern									–307
Segmentvermögen ³⁾	15 944	1 248	3 372	1 329	240	22 133	1 796	5 320	29 249
davon aus Equity-Bewertung	59	46	165	111	–	381	7	–	388
Segmentschulden ⁴⁾	13 099	561	1 567	705	208	16 140	1 923	5 962	24 025
Segmentinvestitionen ⁵⁾	686	72	43	20	7	828	–	31	859
davon aus Equity-Bewertung	–	–	1	–	–	1	–	–	1
Mitarbeiter zum Stichtag	55 253	4 649	20 276	31 065	2 707	113 950	3 972	–	117 922

* 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–März 2013

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	4 912	594	626	433	63	6 628	–	–	6 628
davon Verkehrserlöse	4 646	580	–	–	–	5 226	–	112	5 338
Konzerninnenumsätze	157	6	368	136	87	754	–	–754	–
Umsatzerlöse	5 069	600	994	569	150	7 382	–	–754	6 628
Operative sonstige Erträge	303	21	51	22	6	403	351	–210	544
Operative Gesamterlöse	5 372	621	1 045	591	156	7 785	351	–964	7 172
Operative betriebliche Aufwendungen	5 735	593	964	588	153	8 033	454	–956	7 531
davon Materialaufwand	3 579	431	475	249	28	4 762	26	–689	4 099
davon Personalaufwand	998	98	301	224	63	1 684	105	–1	1 788
davon Abschreibungen (planmäßig)	349	7	24	16	9	405	10	1	416
davon operative sonstige Aufwendungen	809	57	164	99	53	1 182	313	–267	1 228
Operatives Ergebnis¹⁾	–363	28	81	3	3	–248	–103	–8	–359
Übrige Segmenterträge	13	1	8	0*	0*	22	7	3	32
Übrige Segmentaufwendungen	84	0*	0*	0*	1	85	1	50	136
davon außerplanmäßige Abschreibungen	80	–	–	0*	–	80	–	–	80
Ergebnis Equity-Bewertung	–14	3	3	–2	–	–11	1	–	–10
Segmentergebnis²⁾	–448	32	91	1	2	–322	–96	–55	–473
Übriges Finanzergebnis									–106
Ergebnis vor Ertragsteuern									–579
Segmentvermögen ³⁾	15 495	1 043	3 118	1 315	257	21 228	1 630	6 892	29 750
davon aus Equity-Bewertung	35	47	191	106	–	379	6	–	385
Segmentsschulden ⁴⁾	13 326	590	1 636	767	194	16 513	1 751	6 908	25 172
Segmentinvestitionen ⁵⁾	611	61	11	19	6	708	2	8	718
davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	10	–	10	–	–	10
Mitarbeiter zum Stichtag	55 004	4 584	20 048	30 254	2 731	112 621	3 967	–	116 588

* 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.

Angaben nach Regionen Januar–März 2014

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	3 540	1 557	677	612	162	569	138	75	5 161
Andere Betriebserlöse	554	188	320	263	49	255	70	53	1 301
Umsatzerlöse	4 094	1 745	997	875	211	824	208	128	6 462

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar–März 2013

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	3 626	1 565	715	639	168	596	153	80	5 338
Andere Betriebserlöse	531	142	311	241	53	271	74	51	1 291
Umsatzerlöse	4 156	1 707	1 026	880	221	867	227	131	6 628

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

9) Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2013 unter „Erläuterung 44“ ab [S. 201](#) dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahe stehende 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 45“ ab [S. 203](#) des Konzernanhangs 2013 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahe stehenden 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, 5. Mai 2014


Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender

Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands

Simone Menne
Mitglied des Vorstands

Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands

Impressum

Herausgeber

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

Registereintragung:
Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Christian Schmidt

Deutsche Lufthansa AG,
Investor Relations

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

Gregor Schleussner

+49 69 696–28012

Patricia Minogue

+49 69 696–28003

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

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

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

Finanzkalender 2014/2015

2014

- 31. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2014
- 30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2014

2015

- 12. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2014
- 29. April** Hauptversammlung in Hamburg
- 5. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2015
- 30. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2015
- 29. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2015

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 1. Zwischenbericht 2014 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 informativen 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.

