



**Was uns  
antreibt.**



**Was uns  
ausmacht.**



**Wie wir  
arbeiten.**

## Konzentriert auf Kurs.

2. Zwischenbericht Jan. – Juni 2014



# Die Lufthansa Group im Überblick

## Kennzahlen Lufthansa Group

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni <sup>3)</sup> 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni <sup>3)</sup> 2013	Veränderung in %
<b>Umsatz und Ergebnis</b>							
Umsatzerlöse	Mio. €	14 166	14 464	-2,1	7 704	7 836	-1,7
davon Verkehrserlöse	Mio. €	11 466	11 780	-2,7	6 305	6 442	-2,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	114	73	56,2	359	432	-16,9
EBIT	Mio. €	82	-78		314	418	-24,9
EBITDA	Mio. €	778	860	-9,5	670	862	-22,3
Konzernergebnis	Mio. €	-79	-203	61,1	173	255	-32,2
<b>Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>							
Bilanzsumme	Mio. €	29 959	29 585	1,3	-	-	-
Eigenkapitalquote	%	16,6	17,5	-0,9 P.	-	-	-
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 614	1 223	32,0	-	-	-
Operativer Cashflow	Mio. €	1 744	2 316	-24,7	889	1 337	-33,5
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 548	1 352	14,5	689	634	8,7
<b>Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen</b>							
Vergleichbare operative Marge <sup>1)</sup>	%	1,2	0,9	0,3 P.	5,1	6,0	-0,9 P.
EBITDA-Marge	%	5,5	5,9	-0,4 P.	8,7	11,0	-2,3 P.
<b>Lufthansa Aktie</b>							
Quartalschlusskurs	€	15,68	15,60	0,5	-	-	-
Ergebnis pro Aktie	€	-0,17	-0,44	61,4	0,38	0,55	-31,5
<b>Leistungsdaten<sup>2)</sup></b>							
Fluggäste	Tsd.	49 883	49 472	0,8	28 143	27 833	1,1
Sitzladefaktor	%	78,1	78,1	0,0 P.	80,2	79,7	0,5 P.
Fracht und Post	Tsd. t	932	962	-3,1	468	497	-6,0
Fracht-Nutzladefaktor	%	70,2	69,1	1,1 P.	68,7	67,9	0,8 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	19 960	19 909	0,3	10 665	10 704	-0,4
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	14 806	14 743	0,4	8 023	7 991	0,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,2	74,0	0,2 P.	75,2	74,7	0,5 P.
Flüge	Anzahl	491 389	502 384	-2,2	259 805	268 087	-3,1
<b>Mitarbeiter</b>							
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	119 092	116 888	1,9	119 092	116 888	1,9

<sup>1)</sup> Kennzahl zur Vergleichbarkeit mit anderen Fluggesellschaften: (operatives Ergebnis + Rückstellungsauflösung)/Umsatz.

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>3)</sup> Vorjahreszahlen aufgrund von IFRS 11 angepasst.

Veröffentlichungstag: 31. Juli 2014.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>An unsere Aktionäre</b>	<b>37</b>	<b>Weitere Informationen</b>
<b>3</b>	<b>Zwischenlagebericht</b>	<b>39</b>	<b>Impressum/Kontakt/ Finanzkalender 2014/2015</b>
<b>25</b>	<b>Zwischenabschluss</b>		

## Sehr geehrte Damen und Herren,

die Lufthansa Group hat ein turbulentes erstes Halbjahr hinter sich. Nachdem unsere Geschäftsentwicklung in den ersten Monaten von Streiks stark beeinträchtigt war, entwickelte sich auch die Nachfragesituation für unsere Airlines zunehmend ungünstig. Binnen weniger Wochen sanken die Durchschnittserlöse derart stark, dass wir auf diesen negativen Trend im Juni mit einer Absenkung unserer Prognose reagieren mussten. Die bereits im ersten Zwischenbericht genannten Risiken für die Geschäftsentwicklung hatten sich leider überraschend schnell materialisiert.

Wir stehen im Wettbewerb nicht alleine mit dieser negativen Entwicklung, auch unsere Wettbewerber verzeichnen diesen Trend. Und wenn der Kurs der Lufthansa Aktie sich im Vergleich mit den Aktien der Wettbewerber in diesem Jahr noch gut behauptet hat, sind wir mit der Entwicklung angesichts der drastischen Kursverluste im Juni alles andere als zufrieden. Wir werden jetzt noch intensiver an einer angemessenen Profitabilität der Lufthansa Group arbeiten.

Kurzfristig bedeutet dies, dass wir unser geplantes Wachstum absenken, um die Preisentwicklung zu stabilisieren. Wir halbieren das ursprünglich geplante Kapazitätswachstum und werden insbesondere im Winterflugplan der veränderten Nachfragesituation deutlich Rechnung tragen. Das Gleiche gilt für die Kapazitätentwicklung im kommenden Jahr.

Mittelfristig reagieren wir mit einer Anpassung unserer Strategie, um den Herausforderungen der Branche gerecht zu werden. Eine entsprechende „Roadmap“ haben wir der Öffentlichkeit im Juli präsentiert. Neben der planmäßigen Fortführung unseres erfolgreichen Zukunftsprogramms SCORE sehen wir die kontinuierliche Effizienzsteigerung als Daueraufgabe, um jedes Jahr ein ausreichendes Volumen von ergebnisverbessernden Maßnahmen vorzuhalten und so dem Trend der Industrie entgegenzuwirken.

Für unsere Geschäftsfelder, am stärksten sichtbar für unsere Netzwerk-Airlines, bestätigen wir den Anspruch zur Qualitätsführerschaft in den jeweiligen Segmenten. Wir werden die Lufthansa Passage zur

Five-Star-Airline weiterentwickeln. Mit hoher Qualität und starken Partnerschaften in unseren wichtigsten Märkten werden wir Qualität und Service ebenso steigern wie die Profitabilität. Da das Wachstum in diesem Markt allerdings zunehmend schwieriger wird, ist ein wesentliches Element der Strategie die weitere Erschließung von Direktverkehren im Low-Cost-Segment für die Lufthansa Group. Dieses profitable und stark wachsende Segment wird zukünftig parallel zu den klassischen Netzcarriern der Passage Airline Gruppe durch die „WINGS-Familie“ entwickelt. Damit wollen wir sowohl den innereuropäischen als auch den Langstreckenverkehr aus Deutschland heraus bedienen.

Unsere Service-Geschäftsfelder bauen ihre jeweiligen Positionen als Weltmarktführer weiter aus und werden überproportional zu der Passage Airline Gruppe wachsen. Im Fokus stehen dabei weiteres Wachstum unserer großen Service-Gesellschaften Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs, natürlich aber auch Miles & More und AirPlus. Bis zum Jahr 2020 sollen rund 40 Prozent der Umsätze der Gruppe außerhalb der klassischen Fluggesellschaften erwirtschaftet werden.

Innovation und Digitalisierung werden Kernelemente der weiteren Entwicklung sein. Eine dynamischere und schlankere Administration soll uns helfen, unsere Gruppenstärke künftig noch gezielter einzusetzen. Die Leistungsbereitschaft und Leidenschaft unserer Mitarbeiter und Führungskräfte wollen wir nutzen, um unsere Leistungsorientierung weiter zu stärken. Bei Beibehaltung des wertorientierten Ansatzes soll das Kennzahlensystem modernisiert werden, um durch verbesserte Transparenz die Umsetzung unserer Ziele besser zu steuern und zu überwachen.

Es sind bewegte Zeiten in Ihrer, in unserer Lufthansa Group. Wir nehmen die aktuellen Herausforderungen des Markts an und stemmen uns gegen alle schwierigen Trends, um unsere wirtschaftlichen Ergebnisse zu verbessern. Gleichzeitig haben wir die Zukunft fest im Blick. Mit unserer neu aufgesetzten umfassenden „Roadmap“ werden wir die Lufthansa Group wieder dorthin zurückbringen, wo Sie und wir uns sehen: Als Maßstab in unserer Industrie – und damit als erste Wahl für Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Partner.

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

Ihre Zugewinne aus dem ersten Quartal (+23,3 Prozent) musste die Lufthansa Aktie im Wesentlichen aufgrund der Korrektur der Gewinnprognose vom 11. Juni 2014 im zweiten Quartal wieder abgeben (-21,6 Prozent). Zum Ende des ersten Halbjahres 2014 notierte die Lufthansa Aktie bei 15,68 EUR. Dies entspricht einem leichten Plus im ersten Halbjahr von 1,7 Prozent. Inklusiv der im Mai ausgeschütteten Dividende für das Geschäftsjahr 2013 von 0,45 EUR ergibt sich für diesen Zeitraum ein Total Shareholder Return von 2,1 Prozent. Der Vergleichsindex DAX stieg im selben Zeitraum um 2,9 Prozent.

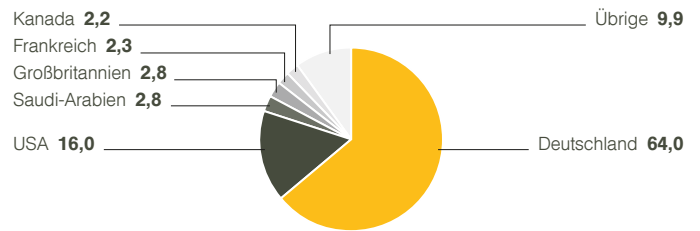
Zum Ende des ersten Halbjahres empfahlen zwölf Analysten die Lufthansa Aktie zum Kauf, 13 Analysten empfahlen die Aktie zu halten und vier zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 18,44 EUR.

Die Lufthansa Aktie befand sich zum Ende des ersten Halbjahres auch weiterhin zu 100 Prozent im Streubesitz. 64,0 Prozent der Aktien wurden von deutschen Investoren gehalten. Die größten Einzelaktionäre waren unverändert BlackRock Inc. mit 5,43 Prozent, The Capital Group Companies mit 5,34 Prozent und Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent.

Am 22. April 2014 überschritt der Anteil ausländischer Aktionäre an der Deutschen Lufthansa AG die Schwelle von 40 Prozent. Nach sorgfältiger Analyse ging die Deutsche Lufthansa AG nicht

davon aus, dass dieser Anteil über 50 Prozent steigen würde. Entsprechend hat das Unternehmen von seinem Recht, eigene Aktien zu erwerben, keinen Gebrauch gemacht. Zum Ende des ersten Halbjahres hat sich der Anteil ausländischer Aktionäre wieder auf 36,1 Prozent reduziert. Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auf der Webseite [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) zur Verfügung gestellt.

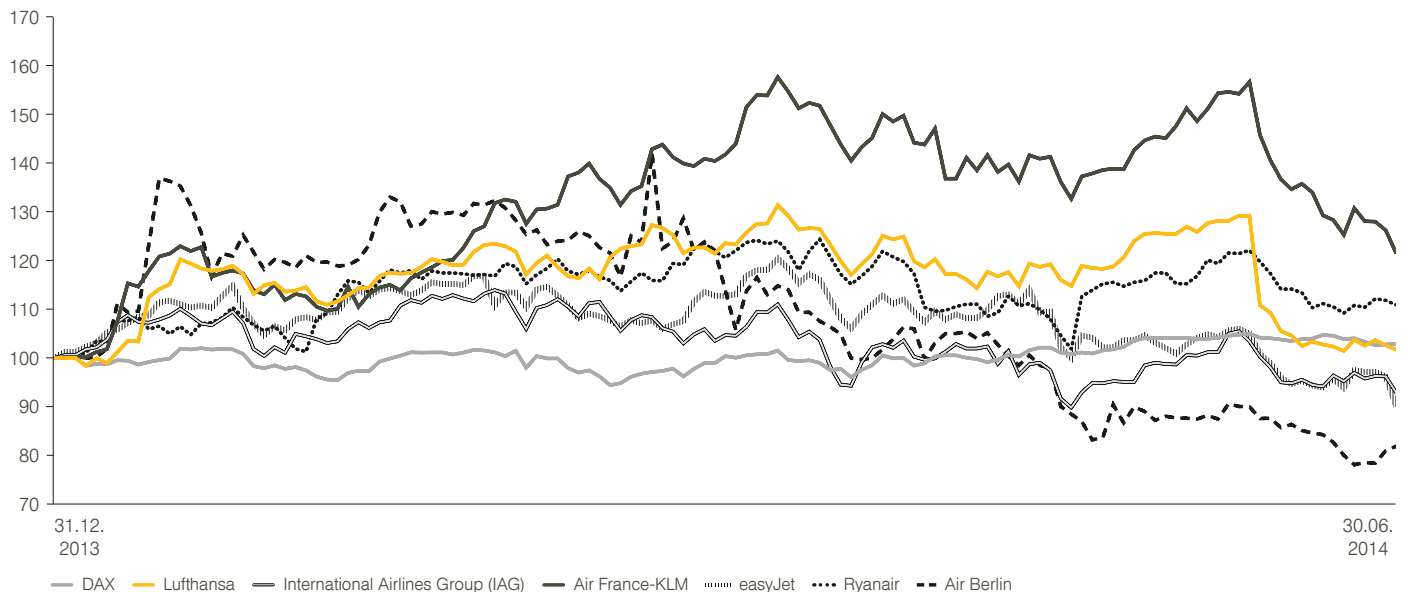
**Aktionärsstruktur nach Nationalitäten** Stand zum 30.06.2014 in %



Streubesitz: 100%

Zusätzlich zu den regelmäßigen Veröffentlichungen hat Carsten Spohr, seit Mai 2014 amtierender Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, am 10. Juli 2014 vor Investoren eine Präsentation zur geplanten Entwicklung der Lufthansa Group gehalten. Die Präsentation ist ebenfalls auf der oben genannten Webseite verfügbar.

**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	2,8	2,6	2,7	2,9	2,8
Europa	1,6	1,5	1,7	1,8	1,6
Deutschland	2,3	1,8	2,0	2,3	2,1
Nordamerika	1,6	1,9	1,7	1,7	1,7
Südamerika	1,5	1,0	1,6	2,1	1,7
Asien/ Pazifik	5,3	4,7	4,8	4,8	4,9
China	7,4	7,4	7,3	7,4	7,4
Naher Osten	3,4	3,5	3,7	3,9	3,6
Afrika	3,6	3,8	4,2	4,5	4,0

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2014.

\* Prognosewerte.

**Gesamtwirtschaftliche Lage** Die Weltwirtschaft ist im zweiten Quartal um 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen und übertraf damit das Wachstum des zweiten Quartals 2013 im Vergleich zum Vorjahr (2,4 Prozent). Die einzelnen Regionen entwickelten sich auch weiterhin unterschiedlich. Unverändert wiesen die Schwellenländer die höchsten Wachstumsraten auf, während die entwickelten Volkswirtschaften in geringerem Umfang wuchsen. Das Wirtschaftswachstum in Europa lag im zweiten Quartal 2014 bei 1,5 Prozent.

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 110,80 USD/bbl auf 112,36 USD/bbl am 30. Juni 2014 gestiegen. Der Durchschnittspreis des ersten Halbjahres von 108,84 USD/bbl lag um 0,9 Prozent über dem Vorjahreswert. Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich auf einem nur 12,7 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der Kerosinpreis im Durchschnitt um 0,9 Prozent gegenüber Vorjahr. Aufgrund des leichten Rückgangs der Treibstoffpreise lag das Preissicherungsergebnis bei -23 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten für das erste Halbjahr betrugen insgesamt 3,2 Mrd. EUR.

Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gegenüber der Mehrzahl der wichtigen Währungen auf. Auf der Kostenseite wirkte sich der um 4,4 Prozent abgewertete US-Dollar positiv aus. Auf der Erlösseite zeigte sich ein gemischtes Bild. Während das Britische Pfund gegenüber dem Euro um 3,4 Prozent aufwertete, wertete der Japanische Yen um 12,2 Prozent und der Chinesische Renminbi gegenüber dem Euro um 4,0 Prozent ab. Der Schweizer Franken blieb gegenüber dem Euro nahezu unverändert. Währungseffekte entlasteten das operative Ergebnis im ersten Halbjahr insgesamt mit 46 Mio. EUR. Hier sind die Ergebniseffekte aus der Abwertung von Währungsbeständen in Venezuela nicht enthalten.

#### Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06. 2014
ICE Brent	in USD / bbl	104,79	115,06	108,84	112,36
Kerosin	in USD / t	930,25	1 017,75	971,36	986,50
USD	1 EUR / USD	1,3486	1,3925	1,3708	1,3661
JPY	1 EUR / JPY	136,7500	145,0700	140,4354	138,4800
CHF	1 EUR / CHF	1,2122	1,2372	1,2213	1,2152
CNY	1 EUR / CNY	8,1713	8,6928	8,4531	8,4694
GBP	1 EUR / GBP	0,7982	0,8396	0,8213	0,8026

**Branchenentwicklung** Das nun bereits länger anhaltende weltweite Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf den globalen Passagierverkehr aus. So stiegen die verkauften Passagierkilometer aller Fluggesellschaften weltweit in den ersten fünf Monaten des Jahres um 6,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Europäische Fluggesellschaften erzielten ein ungewöhnlich hohes Wachstum von ebenfalls 6,2 Prozent. Treiber dieses für europäische Verhältnisse starken Wachstums waren insbesondere Low-Cost-Carrier, die überproportional zulegen. Im globalen Vergleich sind es jedoch unverändert Airlines aus dem Nahen Osten, die das stärkste Wachstum aufweisen. Sie konnten in den ersten fünf Monaten des Jahres 14,0 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen.

Das Premium-Segment verzeichnete eine positive Entwicklung und stieg weltweit um 4,4 Prozent gegenüber Vorjahr.

Das weltweite Frachtgeschäft entwickelte sich im ersten Halbjahr verhaltener als der Passagierverkehr. Insgesamt stiegen die verkauften Tonnenkilometer in den ersten fünf Monaten des Jahres um 4,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Ähnlich wie im Passagierverkehr bestanden regionale Unterschiede. Das Frachtaufkommen von Frachtanbietern aus dem Nahen Osten wuchs um 10,6 Prozent, aus Europa um 4,1 Prozent und aus Nordamerika um 1,8 Prozent.

Am 23. Juni 2014 haben die Vorstandsvorsitzenden der in der Star Alliance zusammengeschlossenen Fluggesellschaften der Mitgliedschaft des indischen National Carriers Air India einstimmig zugestimmt und damit den Weg für den Beitritt der ersten indischen Fluggesellschaft zu dem globalen Luftfahrtbündnis geebnet. Seit 11. Juli bietet Air India alle Kundenvorteile der Star Alliance an. Die gegenseitige Anerkennung des Vielfliegerstatus im Flying Returns-Programm von Air India und der Vielfliegerprogramme der Mitgliedsairlines der Star Alliance trat ebenfalls am 11. Juli 2014 in Kraft. Mit Air India wird das Streckennetz der Allianz um 400 tägliche Flugverbindungen und 35 neue Flugziele in Indien erweitert.

Die staatlich kontrollierte Golf-Airline Etihad steht vor dem Einstieg bei der italienischen Alitalia. Etihad teilte mit, sich mit den Aktionären von Alitalia grundsätzlich auf die Übernahme von 49 Prozent der Anteile geeinigt zu haben. Die Zustimmung der Kartellbehörden steht noch aus. Etihad will in den kommenden vier Jahren laut Mitteilung bis zu 1,25 Mrd. EUR in Alitalia investieren. Dieses Geld soll für eine Kapitalerhöhung sowie für Flugzeuge, Ausbildungsprogramme und Ausrüstung verwendet werden.

Air Berlin, die sich zu gut 29 Prozent im Besitz von Etihad befindet, wurden nach eigenen Angaben im ersten Halbjahr 2014 300 Mio. EUR bilanzielles Eigenkapital durch Zeichnung von nachrangigen Wandelschuldverschreibungen mit unbegrenzter Laufzeit im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR durch Etihad zugeführt. Auch hat Air Berlin einen weitreichenden organisatorischen Umbau zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation angekündigt. Details dazu wurden nicht genannt. Das Unternehmen hatte zuvor mehrfach die Veröffentlichung des Jahresergebnisses 2013 verschoben.

Die ungarische Low-Cost-Airline Wizz Air hat ihren für Juni 2014 geplanten Börsengang auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben. Als Grund dafür nannte das Unternehmen die starken Kursschwankungen der börsennotierten europäischen Fluggesellschaften im Juni.

Die Dynamik bei Zusammenschlüssen und Kooperationen setzt sich im ersten Halbjahr kontinuierlich fort. Am 7. Juli 2014 haben die Lufthansa Group und Air China ein Memorandum zur Vorbereitung eines kommerziellen Joint Ventures zwischen den beiden Gesellschaften unterzeichnet. Dieses soll für die Passage Airline Gruppe perspektivisch die existierenden Joint Ventures ergänzen, die mit United Airlines und mit Air Canada auf Transatlantikstrecken (seit 1998) und mit ANA (seit 2012) auf den Strecken zwischen Europa und Japan bestehen. Mit diesem Abkommen erschließt die Lufthansa Group ihren Fluggesellschaften einen noch besseren Zugang zum zweitgrößten Luftverkehrsmarkt nach den USA. Das neue kommerzielle Partnerschaftsabkommen soll zum Start des Winterflugplans Ende Oktober 2014 in Kraft treten.

## Geschäftsverlauf

Die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group im ersten Halbjahr 2014 war in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen unterschiedlich. Die Schwäche bestimmter Fremdwährungen und Streiks hatten insbesondere auf den Umsatz der fliegenden Gesellschaften einen negativen Einfluss. Entlastungen auf der Kostenseite ergaben sich hingegen aus rückläufigen Treibstoffkosten und geringeren Abschreibungen durch die neue Abschreibungspraxis für Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Der Umsatz der Lufthansa Group ging im Vorjahresvergleich im Wesentlichen durch eine allgemeine Umsatzschwäche, den starken Euro und die Auswirkungen des Streiks der Vereinigung Cockpit im April zurück. Gleichzeitig verbesserte sich das operative Ergebnis und erreichte im ersten Halbjahr einen deutlich positiven Wert. Hierin enthalten sind im Vorjahresvergleich geringere Stückkosten bei den Airlines und geringere Abschreibungen aufgrund der veränderten Abschreibungspolitik. Das Geschäftsfeld IT Services konnte seinen Beitrag zum operativen Gesamtergebnis des Konzerns steigern, die übrigen Geschäftsfelder verzeichneten jeweils Ergebnisse unter Vorjahr.

**Wesentliche Ereignisse** Die Lufthansa Group hat am 11. Juni 2014 ihre Ergebnisprognose aufgrund einmaliger Belastungen aus verschiedenen Streiks und der Abwertung des venezolanischen Bolivars sowie einer hinter den Erwartungen zurückbleibenden Umsatzentwicklung im Passagier- und Frachtgeschäft angepasst. Der Vorstand des Unternehmens rechnet für das laufende Geschäftsjahr nun mit einem operativen Ergebnis in Höhe von rund 1 Mrd. EUR (bereinigt um Einmaleffekte: rund 1,3 Mrd. EUR). Bisher hatte der Konzern für 2014 mit einem operativen Ergebnis zwischen 1,3 und 1,5 Mrd. EUR gerechnet (bereinigt um Einmaleffekte: 1,7 bis 1,9 Mrd. EUR). Insbesondere das Nordamerika-geschäft leidet unter den steigenden Überkapazitäten, die auf diesen Strecken zu Preisrückgängen führen. Das Europageschäft in den Drehkreuzen wird belastet von der zunehmenden Verfügbarkeit von Punkt-zu-Punkt-Verkehren, unter anderem von Low-Cost-Carriern. Das starke Kapazitätswachstum staatlicher Golf-Airlines wirkt sich ebenfalls belastend aus. Nähere Erläuterungen dazu finden Sie im Abschnitt „Branchenentwicklung“ auf [S. 3](#).

Deutliche Auswirkungen auf das Ergebnis hatte der Streik der Vereinigung Cockpit bei der Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo vom 2. bis 4. April 2014. Der Streik folgte einer im März 2014 abgeschlossenen Urabstimmung. Durch den Ausstand ist der Lufthansa Group ein Ergebnisschaden in Höhe von rund 60 Mio. EUR entstanden. Das Buchungsverhalten hat sich erst im Laufe des zweiten Quartals normalisiert. Dem Streik vorausgegangen waren langwierige, intensive Gespräche und Verhandlungen über die Vergütung und über die zukünftige Übergangsversorgung für Piloten. Die Gespräche mit der Vereinigung Cockpit wurden nach dem dreitägigen Ausstand wieder aufgenommen und dauern weiter an.

Weitere Streiks unterschiedlicher Interessengruppen außerhalb der Lufthansa Group wirkten sich ebenfalls belastend auf die Airlines der Lufthansa Group aus. Am 21. Februar 2014 legten verschiedene Sicherheitsunternehmen am Flughafen Frankfurt aufgrund eines Streikaufrufs der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di die Arbeit nieder. Dadurch kam es ganztägig zu Verspätungen und zu Flugausfällen und damit zu Beeinträchtigungen für Fluggäste und entsprechenden Ergebnisbelastungen.

Im Rahmen der Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst hatte die Gewerkschaft ver.di zudem am 27. März 2014 zu flächendeckenden Warnstreiks an deutschen Flughäfen aufgerufen. Der größte Teil der innerdeutschen Flüge und Europaverbindungen, die an diesem Tag im Zeitraum von 06:00 bis 14:00 Uhr planmäßig vorgesehen waren, mit Ausnahme der Flüge von Germanwings und der Lufthansa Regionaltöchter von und nach München, musste annulliert werden.

**SCORE** Die Lufthansa Group hat im ersten Halbjahr ihr Zukunftsprogramm SCORE weiter vorangetrieben. Seit Beginn des Programms im Frühjahr 2012 wurden über 4.200 Projekte zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Erlöse sowie zur Einführung effizienterer Strukturen initiiert. Rund 3.200 davon wirken sich bereits finanziell positiv im Ergebnis aus. Zu den wichtigsten SCORE-Projekten zur Kostensenkung, Erlössteigerung und strukturellen Veränderung zählt die Übertragung der europäischen Direktverkehre abseits der Drehkreuze Frankfurt und München von Lufthansa Passage auf Germanwings. Die Standorte Köln, Stuttgart und Hannover sind bereits seit Ende Sommer 2013, der Standort Hamburg seit Juni 2014 umgestellt. Die Umstellung in Berlin wird Ende November, in Düsseldorf als dem zukünftig größten Standort im Januar 2015 abgeschlossen sein.

Bei Lufthansa Passage ist das im März vorgestellte, neue Langstreckenprodukt Premium Economy Class seit Mai 2014 buchbar und bereits ab Jahresende auch an Bord verfügbar.

Strukturelle Veränderungen sind in den Bereichen Flight Training von Lufthansa Passage und SWISS beschlossen worden. Die Flugschulen sollen bis Juli 2015 zusammengeführt werden.

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group haben sich im Berichtszeitraum auf eine engere Zusammenarbeit bei den digitalen Prozessen verständigt und bauen in den nächsten fünf Jahren eine gemeinsame IT-Plattform auf. In dem Programm mit dem Namen „airline.com“ soll in modularen Schritten bis 2019 eine markenübergreifende Basis entstehen, auf der Prozesse wie der Verkauf von Tickets und Zusatzleistungen, Check-in und die Buchung von weiteren Angeboten, beispielsweise von Hotels und Mietwagen, einheitlich für alle Fluggesellschaften der Lufthansa Group abgebildet werden können. Kunden können dank airline.com künftig neben Flugbuchungen zusätzliche Leistungen, wie zum Beispiel Sitzplatzreservierungen und Zusatzgepäck, unabhängig von der jeweiligen Internetseite, auf der sie mit einer Airline in Kontakt treten, für alle Airlines der Lufthansa Group buchen.

**Mitarbeiter und Management** Im Zuge der Nachbesetzung der Position des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG hat es in der Lufthansa Group weitere Veränderungen in den Führungsgremien gegeben. Der Aufsichtsrat hat Carsten Spohr (47) zum 1. Mai 2014 zum Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ernannt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 12. März 2014 Karl Ulrich Garnadt (57) als

Nachfolger von Carsten Spohr zum Mitglied des Vorstands und Vorsitzenden des Passagevorstands bestellt. Seit Januar 2011 war Herr Garnadt Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG. Zu seinem Nachfolger wurde Peter Gerber (50) zum 1. Mai 2014 als neuer Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo ernannt.

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

Erdmann Rauer (47) wird zum 1. Oktober 2014 die Nachfolge von Walter Gehl (61), seit März 2005 Vorsitzender des Vorstands der LSG Lufthansa Service Holding AG (LSG Holding), antreten. Der Vertrag von Herrn Gehl läuft planmäßig zum 30. September 2014 aus. Der Aufsichtsrat der LSG Holding hat darüber hinaus Dr. Kristin Neumann (42) mit Wirkung zum 1. Juli 2014 zum Vorstand Finanzen und Personal der LSG Holding bestellt. Sie folgt auf Jens Theuerkorn (60), seit Juli 2009 Vorstand Finanzen, dessen Vertrag zum 30. Juni 2014 wie geplant auslief.

#### **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 einer im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses 2013 vorgenommenen Analyse 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 Halbjahr 2014 um 169 Mio. EUR geringer aus.

Nach dem erstmals ab dem 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 Halbjahr 2014 ergaben sich hieraus ebenso wie für den entsprechenden Vorjahreszeitraum keine wesentlichen Auswirkungen. Aus den darüber hinaus erstmals ab

dem 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 30. Juni 2013 sind in der Tabelle ab [S. 30](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

## Ertragslage

### Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group\*

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	49 883	49 472	0,8
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	128 353	126 970	1,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	100 208	99 155	1,1
Sitzladefaktor	%	78,1	78,1	0,0 P.
Fracht/Post	Tsd. t	932	962	-3,1
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 070	7 232	-2,2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4 960	5 000	-0,8
Fracht-Nutzladefaktor	%	70,2	69,1	1,1 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	19 960	19 909	0,3
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	14 806	14 743	0,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,2	74,0	0,2 P.
Flüge	Anzahl	491 389	502 384	-2,2

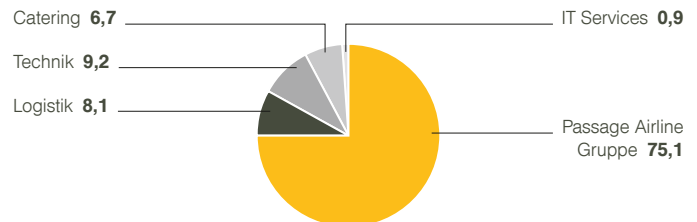
\* Vorjahreszahlen angepasst.

**Umsatz und Erträge** Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group im Passagiergeschäft wurde im ersten Halbjahr 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht gesteigert, das Frachtgeschäft ging zurück. So beförderten die Fluggesellschaften des Konzerns mit insgesamt rund 49,9 Mio. mehr Passagiere (+0,8 Prozent). Die Beförderung von Fracht und Post verminderte sich auf 932 Tsd. Tonnen (-3,1 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Aufgrund der leicht erhöhten Verkehrsleistungen im Passagiergeschäft konnte der Absatz im ersten Halbjahr gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,1 Prozent gesteigert werden. Im Frachtgeschäft war demgegenüber ein Absatzrückgang um 0,8 Prozent zu verzeichnen. Die Verkehrserlöse des Konzerns gingen um insgesamt 2,7 Prozent auf 11,5 Mrd. EUR zurück. Während geringere Preise (-1,7 Prozent) und negative Währungseffekte (-1,9 Prozent) die Erlöse verminderten, wirkte der erhöhte Absatz von Passagiergeschäft und Fracht von insgesamt +0,9 Prozent erlössteigernd. Von den

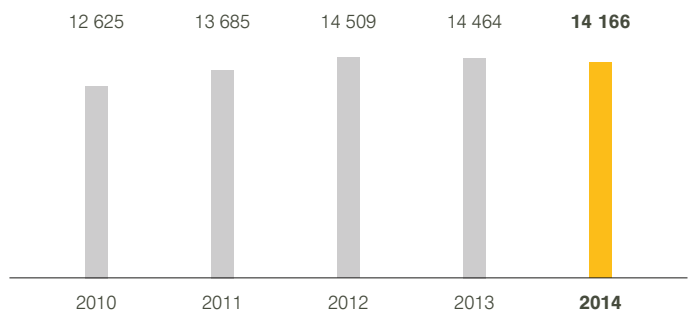
Verkehrserlösen entfielen 10,1 Mrd. EUR (-2,5 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 1,1 Mrd. EUR (-4,6 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

### Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.06.2014)



Die anderen Betriebserlöse lagen mit 2,7 Mrd. EUR um 0,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 1,3 Mrd. EUR (+0,8 Prozent), Catering 943 Mio. EUR (+2,6 Prozent) und IT Services 128 Mio. EUR (+0,8 Prozent). Auf die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 321 Mio. EUR (-5,6 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

### Umsatz in Mio. € (Jan. – Juni)



In der Folge lagen die Umsatzerlöse des Konzerns mit 14,2 Mrd. EUR um 2,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. In der obigen Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich auf 75,1 Prozent (-0,4 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen können der Segmentberichterstattung ab [S. 35](#) entnommen werden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 8,4 Prozent auf 905 Mio. EUR. Verminderten Kursgewinnen (-104 Mio. EUR) standen dabei insbesondere Erträge aus Zuschreibung auf elf zum Verkauf vorgesehene Canadair Regional Jets 700 (16 Mio. EUR), erhöhte Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen (+16 Mio. EUR) sowie kurzfristige Finanzinvestitionen (+18 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahreshalbjahr.



Die gesamten betrieblichen Erträge verminderten sich somit um 366 Mio. EUR beziehungsweise 2,4 Prozent auf 15,2 Mrd. EUR.

### Umsatz und Erträge

	Jan. – Juni 2014 in Mio. €	Jan. – Juni 2013 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	11 466	11 780	-2,7
Andere Betriebserlöse	2 700	2 684	0,6
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>14 166</b>	<b>14 464</b>	<b>-2,1</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	82	67	22,4
Sonstige betriebliche Erträge	905	988	-8,4
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>15 153</b>	<b>15 519</b>	<b>-2,4</b>

**Aufwendungen** Die betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt um 571 Mio. EUR (-3,7 Prozent) auf insgesamt 14,9 Mrd. EUR. Dabei verzeichnete der Materialaufwand einen Rückgang um insgesamt 3,4 Prozent auf 8,3 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands verminderten sich die Treibstoffkosten trotz leicht gestiegener Verkehrsleistungen um 7,4 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Neben den nach Sicherung um 1,9 Prozent gesunkenen Treibstoffpreisen führten auch die Entwicklung des US-Dollars und die gesunkenen Mengen zu Aufwandsminderungen der Treibstoffkosten von 4,6 Prozent beziehungsweise 0,9 Prozent. Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen um 4,2 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR.

Die Gebühren blieben mit 2,5 Mrd. EUR nahezu auf Vorjahresniveau. Während sich die Abfertigungsgebühren um 5,4 Prozent verminderten, legten die Fluggastgebühren (+6,5 Prozent) und die Sicherheitsgebühren (+8,9 Prozent) zu. Der Aufwand für die Luftverkehrsteuer betrug ebenso wie im Vorjahreszeitraum 167 Mio. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen lagen insbesondere aufgrund verminderter Aufwendungen für Charter und Operating Lease mit 1,2 Mrd. EUR um 6,8 Prozent unter dem Vorjahreswert.

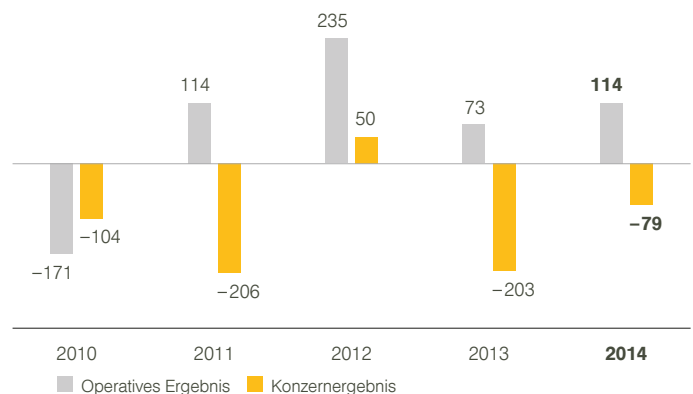
### Aufwendungen

	Jan. – Juni 2014 in Mio. €	Jan. – Juni 2013 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	8 264	8 555	-3,4
davon Treibstoff	3 243	3 503	-7,4
davon Gebühren	2 518	2 515	0,1
davon Operating Lease	28	54	-48,1
Personalaufwand	3 646	3 608	1,1
Abschreibungen	695	932	-25,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	2 343	2 424	-3,3
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>14 948</b>	<b>15 519</b>	<b>-3,7</b>

Der Personalaufwand erhöhte sich bei einer – vorwiegend aufgrund von Erweiterungen des Konsolidierungskreises – um 1,9 Prozent auf 118.954 gestiegenen durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeiter um 1,1 Prozent. Hierbei wirkten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum verminderte Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE sowie Währungseffekte aufwandsentlastend aus. Die Abschreibungen reduzierten sich insgesamt um 237 Mio. EUR oder 25,4 Prozent auf 695 Mio. EUR. Durch die Veränderung der planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge (-147 Mio. EUR) wirkte sich die Anpassung des wirtschaftlichen Nutzungsverlaufs von Verkehrsflugzeugen mit 169 Mio. EUR abschreibungsmindernd aus. Die außerplanmäßigen Abschreibungen sanken von 93 Mio. EUR im Vorjahr auf 8 Mio. EUR im aktuellen Berichtszeitraum und entfielen auf drei Canadair Regional Jets 700.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 3,3 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Verminderten Kursverlusten (-132 Mio. EUR) und gesunkenen Agenturprovisionen (-24 Mio. EUR) standen dabei erhöhte Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (+53 Mio. EUR) sowie gestiegene Kosten für indirekte Personalaufwendungen und Fremdpersonal (+32 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

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



**Ergebnisentwicklung** Nach einem ausgeglichenen Vorjahresergebnis betrug das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im aktuellen Halbjahr 205 Mio. EUR. Das regelmäßig um die in der Tabelle auf S. 8 enthaltenen Positionen bereinigte operative Ergebnis stieg um 41 Mio. EUR auf 114 Mio. EUR. Die vergleichbare operative Marge verbesserte sich von 0,9 Prozent auf 1,2 Prozent. Sie resultiert aus dem Verhältnis von operativem Ergebnis zuzüglich der Erträge aus Rückstellungsaufösungen zu Umsatzerlösen.

Das Beteiligungsergebnis verminderte sich im Berichtszeitraum um 11 Mio. EUR auf 22 Mio. EUR. Demgegenüber verbesserte sich das Zinsergebnis auf -141 Mio. EUR (Vorjahr: -162 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten ging um 34 Mio. EUR auf –145 Mio. EUR zurück. Es betraf mit –70 Mio. EUR (Vorjahr: –16 Mio. EUR) die Bewertung der Wandlungsoptionen aus der im Geschäftsjahr 2012 begebenen Umtauschanleihe auf die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile sowie mit –75 Mio. EUR (Vorjahr: –95 Mio. EUR) ergebniswirksam zu erfassende Marktwertveränderungen von bestehenden Treibstoffpreis-, Devisen- und Zinssicherungen. Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider und betrug zum Ende des ersten Halbjahres 82 Mio. EUR (Vorjahr: –78 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verbesserte sich um 181 Mio. EUR auf –59 Mio. EUR. Nach Abzug von Ertragsteuern (11 Mio. EUR) und Minderheitsgesellschaftern zustehenden Ergebnisanteilen (9 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von –79 Mio. EUR (Vorjahr: –203 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie errechnet sich entsprechend mit –0,17 EUR (Vorjahr: –0,44 EUR).

## Cashflow und Investitionen

Der im ersten Halbjahr 2014 erwirtschaftete operative Cashflow von 1,7 Mrd. EUR lag um 572 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Ausgehend von einem um 181 Mio. EUR verbesserten Ergebnis vor Ertragsteuern wirkte sich die Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse im Vorjahresvergleich mit insgesamt 254 Mio. EUR negativ auf den operativen Cashflow aus. Ausschlaggebend für die Verminderung des operativen Cashflows waren der um 491 Mio. EUR geringere Abbau des Working Capitals sowie zahlungswirksame Veränderungen der Pensions- und Restrukturierungsrückstellungen im ersten Halbjahr 2014. Gezahlte Ertragsteuern führten zu einem weiteren Rückgang um 42 Mio. EUR. Die Bruttoinvestitionen beliefen sich auf 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,4 Mrd. EUR), davon entfielen 1,3 Mrd. EUR auf insgesamt 22 Flugzeuge (zwei Airbus A380, fünf Boeing B747-8, eine B777-200, zwei B777F, einen A330-300, neun A320 und zwei A319) sowie auf Flugzeugüberholungen und Anzahlungen.

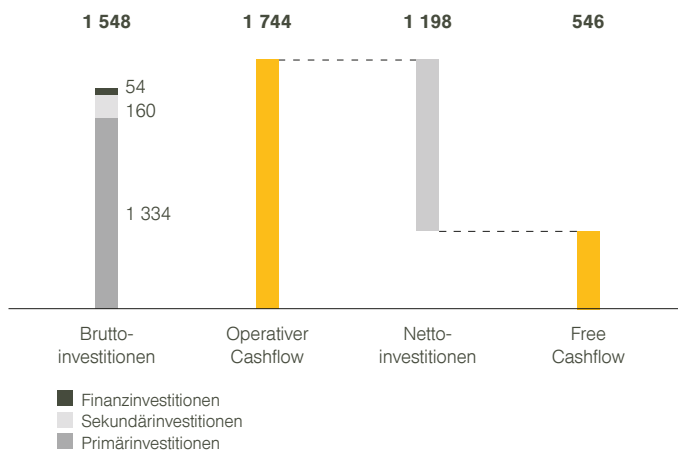
### Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – Juni 2014		Jan. – Juni 2013	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>14 166</b>	<b>–</b>	<b>14 464</b>	<b>–</b>
Bestandsveränderungen	82	–	67	–
Sonstige betriebliche Erträge	905	–	988	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–57	–	–23
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–56	–	–53
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–22	–	–1
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–1	–	–5
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>15 153</b>	<b>–136</b>	<b>15 519</b>	<b>–82</b>
Materialaufwand	–8 264	–	–8 555	–
Personalaufwand	–3 646	–	–3 608	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–	0*	–	0*
Abschreibungen	–695	–	–932	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	8	–	93
davon Effekte aus Abschreibungsanpassungen bei Flugzeugen	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2 343	–	–2 424	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	1	–	7
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	14	–	16
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	22	–	39
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>–14 948</b>	<b>45</b>	<b>–15 519</b>	<b>155</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>205</b>	<b>–</b>	<b>0*</b>	<b>–</b>
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	–91	–	73
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>–</b>	<b>114</b>	<b>–</b>	<b>73</b>
Beteiligungsergebnis	22	–	33	–
Übrige Finanzposten	–145	–	–111	–
<b>EBIT</b>	<b>82</b>	<b>–</b>	<b>–78</b>	<b>–</b>
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	695	–	932	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	1	–	6	–
<b>EBITDA</b>	<b>778</b>	<b>–</b>	<b>860</b>	<b>–</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

In übrige Sachanlagen wurden weitere 121 Mio. EUR investiert. Davon entfielen 39 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 54 Mio. EUR betrafen nahezu ausschließlich Darlehensgewährungen.

**Cashflow und Investitionen** in Mio. € (zum 30.06.2014)



In reparaturfähige Flugzeugsatzteile wurden 51 Mio. EUR investiert. Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Divideneinnahmen (insgesamt 250 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 104 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelzuflüsse von 362 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettzahlungsmittel von 836 Mio. EUR eingesetzt (Vorjahr: 1,6 Mrd. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 546 Mio. EUR und damit um 758 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettzahlungsmitteln in Höhe von 1,5 Mrd. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (148 Mio. EUR) standen regelmäßige Tilgungen – insbesondere aus der planmäßigen Rückzahlung einer EUR-Anleihe von 850 Mio. EUR – von insgesamt 1,2 Mrd. EUR, gezahlte Dividenden einschließlich Gewinnanteilen von Minderheitsgesellschaftern (213 Mio. EUR) sowie Zinsausgaben in Höhe von 191 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel verminderten sich um 577 Mio. EUR auf 830 Mio. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 1 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 112,7 Prozent (Vorjahr: 171,3 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere verminderten sich zum Ende des ersten Halbjahres auf 3,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 5,4 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf [S. 29](#).

## Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich zum 30. Juni 2014 gegenüber dem Jahresende 2013 um 851 Mio. EUR auf 30,0 Mrd. EUR. Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 1,2 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 320 Mio. EUR zurückgingen.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebecke um 800 Mio. EUR auf 13,2 Mrd. EUR. Der Bilanzansatz der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen verminderte sich, insbesondere aufgrund von vereinnahmten Dividenden, um 51 Mio. EUR. Innerhalb der um insgesamt 40 Mio. EUR gestiegenen Position übrige Beteiligungen stand positiven Marktwertveränderungen der Anteile an JetBlue (+80 Mio. EUR) ein Rückgang aus dem Verkauf der Anteile an der The Airline Group Limited von 38 Mio. EUR gegenüber. Derivative Finanzinstrumente verminderten sich insbesondere aufgrund der bestehenden Devisensicherungen um insgesamt 57 Mio. EUR. Die Zunahme der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 443 Mio. EUR ist vor allem auf das negative Nachsteuerergebnis sowie die im Wesentlichen zinsatzbedingte Erhöhung der Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen vor allem saison- und abrechnungsbedingt um 664 Mio. EUR. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzderivate (-63 Mio. EUR) entfiel vor allem auf Devisen- und Zinssicherungen, denen positive Veränderungen aus Treibstoffpreissicherungen gegenüberstanden. 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 1,1 Mrd. EUR (-18,7 Prozent) und betrug damit zum Stichtag 5,0 Mrd. EUR. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die erfolgsneutral zu erfassende Zunahme der Pensionsrückstellungen (910 Mio. EUR), Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter in Höhe von 213 Mio. EUR sowie das negative Nachsteuerergebnis von 79 Mio. EUR zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich gegenüber dem Jahresende 2013 von 21,0 Prozent auf 16,6 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich um 1,5 Mrd. EUR auf 13,5 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 536 Mio. EUR auf 11,5 Mrd. EUR zulegten. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel erhöhten sich die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des von 3,75 Prozent auf 3,25 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes um 1,4 Mrd. EUR.

Die Finanzschulden verminderten sich vor allem fristigkeitsbedingt um 33 Mio. EUR. Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente (+96 Mio. EUR) entfiel mit 70 Mio. EUR auf den gestiegenen Marktwert der Wandlungsoptionen der im Geschäftsjahr 2012 begebenen Umtauschanleihe auf die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile sowie mit insgesamt 25 Mio. EUR auf bestehende Devisen- und Zinssicherungen.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen resultierte der Rückgang der sonstigen Rückstellungen (-111 Mio. EUR) unter anderem aus der Inanspruchnahme von zuvor im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE für Restrukturierungsmaßnahmen gebildeten Rückstellungen. Die Verminderung der kurzfristigen Finanzschulden (-991 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 (+222 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1,4 Mrd. EUR).

Die Nettokreditverschuldung lag zum Ende des ersten Halbjahres 2014 bei 1,6 Mrd. EUR (Jahresende 2013: 1,7 Mrd. EUR). Die Dynamische Tilgungsquote ging auf 30,9 Prozent (Vorjahr: 37,6 Prozent) zurück und lag damit deutlich unter dem angestrebten Zielwert von 45 Prozent.

#### Ermittlung Nettokreditverschuldung

	<b>30. Juni 2014</b>	31. Dez. 2013	Veränderung zum 31. Dez. 2013 in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 131	1 254	-9,8
Anleihen	968	1 812	-46,6
Übrige langfristige Finanzschulden	3 214	3 271	-1,7
	<b>5 313</b>	<b>6 337</b>	<b>-16,2</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	35	56	-37,5
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>5 348</b>	<b>6 393</b>	<b>-16,3</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	957	1 552	-38,3
Wertpapiere	2 777	3 146	-11,7
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>1 614</b>	<b>1 695</b>	<b>-4,8</b>
Pensionsrückstellungen	6 087	4 718	29,0
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionen</b>	<b>7 701</b>	<b>6 413</b>	<b>20,1</b>

#### Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen

Lufthansa Passage inklusive Germanwings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2014

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	<b>Konzern- flotte</b>	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.13	Veränderung zum 30.06.13
Airbus A310					0			-	-2
Airbus A319	73	5	7		85	10	6	+2	+2
Airbus A320	68	28	16		112	18	2	+6	+10
Airbus A321	62	8	6		76	2		-	-
Airbus A330	19	16			35	1		-1	-1
Airbus A340	43	15			58	3	3	-3	-5
Airbus A380	12				12			+2	+2
Boeing 737	23				23			-6	-13
Boeing 747	33				33			+4	+3
Boeing 767			6		6	2		-	-
Boeing 777			5	4	9	1		+3	+5
Boeing MD-11F				16	16			-2	-2
Bombardier CRJ	51				51			-2	-4
Bombardier Q-Series			14		14			-	-
ATR					0			-8	-11
Avro RJ		20			20		6	-	-1
Embraer	43				43			-	-3
Fokker F70			6		6			-3	-3
Fokker F100			15		15			-	-
<b>Flugzeuge gesamt</b>	<b>427</b>	<b>92</b>	<b>75</b>	<b>20</b>	<b>614</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>-8</b>	<b>-23</b>

## Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

### Kennzahlen Passage Airline Gruppe

### davon Lufthansa Passage<sup>3)</sup>

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni 2013	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	10 958	11 233	-2,4	6 058	6 164	-1,7	7 992	8 230	-2,9
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	319	319	0,0	163	162	0,6			
Operatives Ergebnis	Mio. €	-96	-64	-50,0	236	299	-21,1	-146	-91	-60,4
Segmentergebnis	Mio. €	-44	-133	66,9	278	315	-11,7			
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	470	638	-26,3	511	712	-28,2	290	422	-31,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 231	1 108	11,1	545	497	9,7			
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	55 305	54 881	0,8	55 305	54 881	0,8	40 296	40 048	0,6
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	49 883	49 472	0,8	28 143	27 833	1,1	36 329	35 963	1,0
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	128 353	126 970	1,1	69 990	68 861	1,6	94 360	93 816	0,6
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	100 208	99 155	1,1	56 101	54 906	2,2	72 966	72 578	0,5
Sitzladefaktor <sup>2)</sup>	%	78,1	78,1	0,0 P.	80,2	79,7	0,5 P.	77,3	77,4	-0,1 P.

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>3)</sup> Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

**Geschäftstätigkeit und Strategie** Die Fluggesellschaften der Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) sowie SWISS und Austrian Airlines bilden zusammen einen Airline-Verbund, der durch eine Abstimmung der Gesellschaften untereinander wesentliche Synergien schafft. Neben diesen Airlines hält die Lufthansa Group auch Beteiligungen an den Fluggesellschaften Brussels Airlines, JetBlue und SunExpress. Mit den Drehkreuzen 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 Reisepläne. Durch die strukturierte Weiterentwicklung des Produktportfolios und die weitere Harmonisierung von Flugplänen und Prozessen bietet der Airline-Verbund den Fluggästen ein dichtes, globales Streckennetz mit rund 300 Zielen in über 100 Ländern. Informationen zur Flottengröße sind in der Tabelle auf [S. 10](#) dargestellt.

**Markt und Wettbewerb** Im ersten Halbjahr 2014 sind Marktstruktur und wirtschaftliche Entwicklung der Airlines weltweit weiterhin stark von ihrem regionalen Marktumfeld abhängig. So verfügen die fünf größten nordamerikanischen Airlines über einen gemeinsamen Marktanteil von 90 Prozent und sind im internationalen Vergleich überdurchschnittlich profitabel. Im ersten Halbjahr 2014 waren die Erlöse der Passage Airline Gruppe auf den Strecken nach Amerika von deutlich gestiegenen Kapazitäten beeinflusst und entwickelten sich negativ. 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 noch stark fragmentierten Markts. Es zeichnet sich ein zunehmender Trend zur Annäherung der Systeme von Netzwerk- und Low-Cost-Carriern ab. So forciert Ryanair eine Anpassung ihres Geschäftsmodells. Es soll nun unter anderem durch den Zugang zu Primärflughäfen und die Kooperation mit globalen Distributionsystemen der Vertrieb auch auf einen höherwertigen Kundenkreis

ausgedehnt werden, was sowohl zu steigenden Durchschnittserlösen als auch -kosten führen könnte. Im ersten Halbjahr 2014 wuchsen die Low-Cost-Airlines in Europa überproportional stark, was insbesondere die Umsteigerverkehre in den Drehkreuzen der Passage Airline Gruppe strukturell belastete.

Im Langstreckengeschäft zwischen Europa und Asien ist der Wettbewerb besonders intensiv. Stark wachsende Marktteilnehmer und die daraus resultierenden Überkapazitäten im Markt belasten die Ergebnisse der Lufthansa Group. Dem stetig zunehmenden Wettbewerbsdruck – insbesondere durch die Golf-Airlines – begegnet die Passage Airline Gruppe mit Investitionen in die weitere Steigerung der Produkt- und Servicequalität und Programmen zur Stückkostensenkung. Darüber hinausgehende Ansätze zur strategischen Positionierung der Passage Airline Gruppe wurden im Juli vorgestellt. Dazu gehören die geplante Gründung einer Multi-Plattform für Punkt-zu-Punkt-Verkehre innerhalb Europas und der Langstrecke im Geschäftsjahr 2015 sowie die Weiterentwicklung von Partnerschaften und Kooperationen. Das Nordatlantik-Joint-Venture A++ mit United Airlines und Air Canada sowie das Japan-Joint-Venture J+ mit ANA unterstützen den nachhaltig profitablen Wachstumspfad. Im Juli 2014 wurde ergänzend auch ein kommerzielles Joint Venture zwischen der Lufthansa Group und Air China angekündigt. Eine vertiefte Zusammenarbeit zwischen den beiden Fluggesellschaften soll bereits zum Start des Winterflugplans Ende Oktober 2014 beginnen.

Die Passage Airline Gruppe investiert kontinuierlich in einen hohen Reisekomfort für ihre Fluggäste und in die Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit am Boden und in der Luft in Bezug auf Lärm und Treibstoffemissionen. Im Jahr 2014 wird die Flotte um insgesamt 21 Verkehrsflugzeuge der neuesten Generation ergänzt. Neben den aktuellsten und modernsten Bordprodukten

für die Fluggäste bedeuten diese auch eine spürbare Entlastung für Flughafenanrainer. Je nach Modell sind die neuen Flugzeuge bis zu 30 Prozent leiser als ihre Vorgänger. Auch die Treibstoffeffizienz sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier werden deutlich verbessert und die Stückkosten sinken. Von 2014 bis 2025 erwartet die Lufthansa Group die Lieferung von 261 Flugzeugen mit einem Listenpreis von rund 32 Mrd. EUR.

Im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung soll das Prämiengeschäft des insgesamt über 25 Mio. Teilnehmer zählenden, europaweit führenden Kundenbindungsprogramms Miles & More in eine rechtlich selbständige Gesellschaft ausgegliedert 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 Halbjahr 2014 wurde durch den Streik der Vereinigung Cockpit bei der Lufthansa Passage, Germanwings und der Lufthansa Cargo vom 2. bis 4. April 2014 negativ beeinflusst. Aufgerufen dazu hatte die Gewerkschaft Vereinigung Cockpit nach einer im März 2014 abgeschlossenen Urabstimmung. Zusammen mit den Auswirkungen eines Warnstreiks der Gewerkschaft ver.di im März und dem Streik des ebenfalls von ver.di vertretenen Sicherheitspersonals am Flughafen Frankfurt wurde das Flugprogramm für die Kunden massiv reduziert. Durch die Ausstände entstand der Passage Airline Gruppe ein Ergebnisschaden in Höhe von 60 Mio. EUR. Auch die Vorausbuchungen wurden in den Streikperioden erheblich negativ beeinflusst. Das Buchungsverhalten normalisierte sich erst zum Ende des zweiten Quartals. Die Gespräche mit der Vereinigung Cockpit wurden nach dem dreitägigen Ausstand wieder aufgenommen.

Seit April 2014 erheben die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe einheitlich Zuschläge auf Interkontinentalverbindungen auf Basis der insgesamt zurückzulegenden Flugstrecke und nicht wie bisher auf Basis einzelner Flugabschnitte. Die Unterscheidung zwischen Fluggästen mit einer Umsteige Verbindung und solchen mit einer Direktverbindung entfällt. Auf Verbindungen innerhalb Europas wurde zum gleichen Zeitpunkt die Berechnung des

Ticketzuschlags ebenfalls angeglichen und analog den Interkontinentalflügen nach Reiseklasse gestaffelt.

Im ersten Halbjahr 2014 konnten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe die Zahl der Fluggäste auf 49,9 Mio. (+0,8 Prozent) steigern. Obwohl die Zahl der Flüge geringer war (-2,2 Prozent), erhöhten sich die angebotenen Sitzkilometer um 1,1 Prozent. Da die verkauften Sitzkilometer im gleichen Ausmaß stiegen (+1,1 Prozent), blieb der Sitzladefaktor mit 78,1 Prozent konstant. Die Durchschnittserlöse je verkauftem Sitzkilometer sanken währungsbedingt und aufgrund sinkender Durchschnittserlöse um 3,5 Prozent. Die Verkehrserlöse gingen um 2,5 Prozent zurück.

In allen Verkehrsgebieten gingen die Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse im Vorjahresvergleich zurück. Im Verkehrsgebiet Europa stieg der Absatz zwar leicht an. Durch die um 3,9 Prozent niedrigeren Durchschnittserlöse gingen die Verkehrserlöse aber um 2,0 Prozent zurück. Auch in der Region Amerika erhöhte sich der Absatz. Gepaart mit niedrigeren Durchschnittserlösen (-2,7 Prozent) führte dies dennoch zu einem leichten Rückgang der Verkehrserlöse um 0,9 Prozent. In der Region Asien/Pazifik blieb der Absatz stabil. Jedoch musste hier ein spürbarer Rückgang der Durchschnittserlöse (-4,9 Prozent) hingenommen werden, was in niedrigeren Verkehrserlösen resultierte (-4,1 Prozent). In der Region Nahost/Afrika sank der Absatz deutlich. Da die Durchschnittserlöse ebenfalls zurückgingen (-3,2 Prozent), verringerten sich die Verkehrserlöse um 7,8 Prozent.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Aufgrund leicht erhöhter Verkehrsleistungen stieg der Absatz der Passage Airline Gruppe im ersten Halbjahr 2014 um 1,1 Prozent. Aufgrund eines Preisrückgangs um 1,9 Prozent und negativer Währungseffekte (-1,7 Prozent) war allerdings insgesamt ein Rückgang der Verkehrserlöse um 2,5 Prozent zu verzeichnen.

Die sonstigen operativen Erträge gingen ebenfalls zurück, und zwar um 144 Mio. EUR beziehungsweise 27,1 Prozent. Ursache hierfür waren im Wesentlichen verminderte Kursgewinne (-94 Mio. EUR) sowie gegenüber dem Vorjahr entfallende Erträge aus Operating Leases (7 Mio. EUR).

#### Entwicklung der Verkehrsgebiete Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in P.
Europa	4 781	-2,0	40 064	1,2	44 334	1,6	32 388	2,0	73,1	0,3
Amerika	2 814	-0,9	4 674	1,7	42 462	3,9	35 095	1,9	82,6	-1,7
Asien/Pazifik	1 738	-4,1	2 994	-1,0	29 779	0,4	23 863	0,9	80,1	0,4
Nahost/ Afrika	780	-7,8	2 150	-5,2	11 777	-8,1	8 863	-4,8	75,3	2,7
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>10 113</b>	<b>-2,5</b>	<b>49 883</b>	<b>0,8</b>	<b>128 353</b>	<b>1,1</b>	<b>100 208</b>	<b>1,1</b>	<b>78,1</b>	<b>0,0</b>

Die operativen Gesamterlöse gingen somit insgesamt um 3,6 Prozent auf 11,3 Mrd. EUR zurück.

Im Vorjahresvergleich verminderten sich die operativen Aufwendungen um 3,3 Prozent auf 11,4 Mrd. EUR. Dabei lag der Materialaufwand mit insgesamt 7,2 Mrd. EUR um 3,4 Prozent unter dem Vorjahreswert. Während der Treibstoffaufwand – vor allem preis- und währungsbedingt – um 6,8 Prozent zurückging, verzeichneten die Gebühren einen leichten Anstieg um 0,3 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. Höheren Fluggastgebühren (+6,5 Prozent) und Sicherheitsgebühren (+8,9 Prozent) standen dabei vor allem geringere Abfertigungsgebühren (–5,4 Prozent) gegenüber. Innerhalb der übrigen bezogenen Leistungen (–1,6 Prozent) verminderten sich die Aufwendungen für Charterleistungen (–40,7 Prozent) und Operating Leases (–57,8 Prozent), während die bezogenen Technikleistungen um 5,2 Prozent zulegten.

Bei einer um 0,6 Prozent erhöhten Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand unter anderem aufgrund erhöhter Aufwendungen für Ergebnisbeteiligungen um 2,3 Prozent.

Der Rückgang der Abschreibungen um 160 Mio. EUR auf 546 Mio. EUR ist auf die Anpassung der Abschreibungsmethode auf Flugzeuge zurückzuführen, die im ersten Halbjahr zu einer Ergebnisentlastung von insgesamt 174 Mio. EUR führte.

Der sonstige operative Aufwand verminderte sich nur leicht um 0,9 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Erhöhten Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen (+56 Mio. EUR), insbesondere aufgrund vorgenommener Abwertungen auf blockierte Währungsbestände in Venezuela, sowie gestiegenen indirekten Personalaufwendungen standen dabei vor allem verminderte Kursverluste (–56 Mio. EUR) sowie geringere Agenturprovisionen (–20 Mio. EUR) gegenüber. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf [S. 13–15](#).

Die übrigen Segmenterträge von insgesamt 69 Mio. EUR (Vorjahr: 42 Mio. EUR) umfassten im Wesentlichen Erträge aus Rückstellungsaufösungen (40 Mio. EUR) sowie Zuschreibungen auf elf Canadair Regional Jet 700 (16 Mio. EUR). Die übrigen Segmentaufwendungen von insgesamt 12 Mio. EUR (Vorjahr: 108 Mio. EUR) entfielen mit 8 Mio. EUR auf außerplanmäßige Abschreibungen von drei zum Verkauf vorgesehenen Canadair Regional Jet 700. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von –5 Mio. EUR (Vorjahr: –3 Mio. EUR) betraf die SunExpress, die SN Airholding und die Terminal 2 Betriebsgesellschaft. Insgesamt verbesserte sich das Segmentergebnis um 89 Mio. EUR auf –44 Mio. EUR. Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,2 Mrd. EUR um 11,1 Prozent über dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen im ersten Halbjahr 20 neue Flugzeuge zu, für detaillierte Erläuterungen siehe auf [S. 10](#).

## Lufthansa Passage



Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) beförderte als größte deutsche Fluggesellschaft im ersten Halbjahr 2014 36,3 Mio. Passagiere. Fokus der Geschäftstätigkeit ist die Passagierbeförderung als Qualitäts-Carrier mit einem Vollsortiment. Der Übergang der dezentralen Europaverkehre außerhalb der beiden Drehkreuze Frankfurt und München auf Germanwings läuft zum Ende des ersten Halbjahres nach Plan und wird voraussichtlich Anfang 2015 abgeschlossen sein. Die Standorte Köln, Stuttgart und Hannover sind bereits seit Ende Sommer 2013, der Standort Hamburg seit Juni 2014 umgestellt. Die Umstellung in Berlin wird Ende November, in Düsseldorf als dem zukünftig größten Standort der Germanwings im Januar 2015 abgeschlossen sein. Insgesamt bedient die Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) 235 Ziele in 78 Ländern.

Lufthansa Passage reagierte im zweiten Quartal 2014 auf das schwache Marktumfeld mit einer Absenkung des Wachstumspfades. Diese reicht jedoch nicht aus, das geplante Ergebnisniveau zu erreichen. Vor dem Hintergrund von Einmalbelastungen aus Streiks und der Abwertung des venezolanischen Bolivars, aber insbesondere aufgrund erheblicher Nachfrageschwäche wurde die Ergebnisprognose deutlich reduziert. Vor diesem Hintergrund wird die Kapazitätsplanung weiter angepasst. In der Konsequenz soll die Kapazität für das Gesamtjahr 2014 gemessen in angebotenen Sitzkilometern nur noch 3 Prozent über dem Vorjahr liegen. Mittelfristig wird Lufthansa Passage bei einer stabilen Flottengröße und leichtem Angebotswachstum durch den Einsatz größerer Flugzeuge wachsen. Aufgrund des anhaltend überproportionalen Wachstums im Wettbewerb – speziell auf Strecken nach Amerika und durch das fortschreitende Angebotswachstum der Golf-Airlines – geht Lufthansa Passage von steigendem Wettbewerbsdruck aus, der sich auch weiter auf das Preisumfeld belastend auswirken wird.

Der Qualitätsfokus der Lufthansa Passage wird weiter geschärft. Eine zentrale Maßnahme in diesem Zusammenhang ist die Einführung der Premium Economy Class. Nach der Vorstellung im März 2014 kann die neue Reiseklasse mit bis zu 50 Prozent mehr Raum gegenüber einem Sitz in der Economy Class seit Mitte Mai auf den ersten Flügen gebucht werden. Auf Strecken, die von Frankfurt aus mit der Boeing 747-8 bedient werden, wird das neue Produkt den Passagieren ab Dezember für ihre Reisen zur Verfügung stehen. Die neuen Sitze werden schrittweise innerhalb von zwölf Monaten auf der gesamten Langstreckenflotte eingebaut. Die neue Reiseklasse der Lufthansa Passage wurde noch vor ihrem ersten Linienflug ausgezeichnet. Ebenso wie der neue Business Class Sitz erhielt der Sitz der Premium Economy Class die renommierte Red Dot Design-Auszeichnung. Um neben dem Produkt auch die Flotte wirtschaftlich und ökologisch weiterzuentwickeln,

wird Lufthansa Passage insgesamt 40 neue Flugzeuge der Airbus A320neo-Familie, die die Lufthansa Group in 2013 bestellt hat, mit den geräuscharmen und hocheffizienten „LEAP-1A“-Triebwerken des Herstellers CFM-International ausstatten.

Die genannten Streikbelastungen – und hier insbesondere die durch die Vereinigung Cockpit zu Beginn des zweiten Quartals initiierten dreitägigen Arbeitskämpfmaßnahmen der Piloten, mit gut 3.800 gestrichenen Flügen und rund 425.000 betroffenen Passagieren – hatten erhebliche Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf. Zwar konnte Lufthansa die Auswirkungen des Vollstreiks auf die Fluggäste dank frühzeitiger Vorkehrungen und umfangreicher Informationen für die Kunden geordnet bewältigen. Die wirtschaftlichen Effekte sind indes hoch und belasten das Ergebnis der Lufthansa Passage im ersten Halbjahr mit insgesamt 60 Mio. EUR.

Im zweiten Quartal konkretisierten sich die bereits zum Abschluss des ersten Quartals avisierten Umsatzrisiken der Lufthansa Passage. Speziell die Erlöse auf den Strecken innerhalb Europas und nach Nord- und Südamerika stehen aufgrund weiter steigender Überkapazitäten zunehmend unter Druck. Ebenfalls belastend wirkt sich die unverändert kritische Devisensituation in Venezuela aus. Die in der lokalen Währung gehaltenen Bestände aus Ticketverkäufen können aufgrund von Devisenbeschränkungen durch die Regierung bislang nur in geringem Umfang in Euro transferiert werden. Lufthansa Passage reagiert deshalb im Verkehr nach Venezuela mit einer punktuellen Reduzierung von Frequenzen und dem Einsatz von kleinerem Fluggerät.

Erfreulich war hingegen die Entwicklung der Pünktlichkeitswerte an den Hubs der Lufthansa Passage. Im ersten Quartal 2014 haben sich die Flughäfen München und Frankfurt in den Auswertungen der Association of European Airlines (AEA) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um mehr als 10 Prozentpunkte verbessert, sodass die Drehkreuze europaweit den ersten Platz (München) sowie den dritten Platz (Frankfurt) belegen.

Die Passagierzahlen konnten im ersten Halbjahr leicht um 1,0 Prozent auf 36,3 Mio. gesteigert werden, getrieben durch höhere Fluggastzahlen in den Verkehrsgebieten Europa und Amerika. Gleichzeitig ging die Zahl der Flüge um 1,4 Prozent zurück. Dabei wurden 0,6 Prozent mehr Sitzkilometer angeboten. Da die verkauften Sitzkilometer lediglich um 0,5 Prozent anstiegen, sank der Sitzladefaktor leicht auf 77,3 Prozent (–0,1 Prozentpunkte).

Im ersten Halbjahr 2014 erzielte die Lufthansa Passage einen Umsatz von 8,0 Mrd. EUR, der trotz steigenden Absatzes preis- und währungsbedingt unter Vorjahr lag (–2,9 Prozent). Mit –146 Mio. EUR (–60,4 Prozent) wurde ein operatives Ergebnis unter Vorjahr verzeichnet. Dies erklärt sich aus einem stärkeren Rückgang der operativen Gesamterlöse (–3,9 Prozent) im Vergleich zu den operativen Aufwendungen (–3,2 Prozent).

## Weitere Airlines der Gruppe



### SWISS\*

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 040	2 059	–0,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	92	63	46,0
EBITDA	Mio. €	201	215	–6,5
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	8 709	8 589	1,4
Fluggäste	Tsd.	8 192	8 222	–0,4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	22 984	22 473	2,3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	18 718	18 492	1,2
Sitzladefaktor	%	81,4	82,3	–0,9 P.

\* Inkl. Edelweiss Air.  
Weitere Informationen zur SWISS unter [www.swiss.com](http://www.swiss.com).

SWISS ist die größte Fluggesellschaft in der Schweiz und bedient (einschließlich Edelweiss Air) ab den Flughäfen Zürich, Genf und Basel im Sommerflugplan 2014 ein weltweites Streckennetz von rund 100 Destinationen. Die Airline steht für die traditionellen Schweizer Werte und verpflichtet sich zu höchster Produkt- und Servicequalität.

Im ersten Halbjahr 2014 blieb die Marktlage für SWISS angespannt. Der starke Wettbewerbsdruck, insbesondere innerhalb Europas und auf den Nordatlantikstrecken, schlug sich auf der Ertragsseite nieder. Weltweite Währungsschwächen gegenüber dem Schweizer Franken schmälerten die Erträge zusätzlich und belasteten auch die Tourismusnachfrage im Heimatmarkt Schweiz. Dazu kamen Unsicherheiten bezüglich der politischen Stabilität in verschiedenen Destinationen wie der Ukraine oder Ägypten.

Mit dem Zukunftsprogramm SCORE ist SWISS auf Kurs. Die maßgeblichen Projekte im Jahr 2014 betreffen zusätzliche Dienstleistungen (Added Value Offers), die Neuausrichtung am Standort Genf und Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung. Added Value Offers sind Teil der neuen kommerziellen Strategie. Sie umfassen Services wie „special surprise“, „hold my booking“ oder die Reservierung des Wunschsitzes gegen Gebühr, die im Verlauf des Jahres eingeführt werden. Bis zur Jahresmitte 2014 wurden ungefähr 50 neue SCORE-Initiativen lanciert und zur Planung oder Umsetzung gebracht. Unter dem SCORE-Programm sind bei SWISS derzeit 269 Maßnahmen im Gang oder bereits abgeschlossen.

Um den veränderten Kundenbedürfnissen gerecht zu werden, hat SWISS im zweiten Quartal 2014 den Online-Auftritt auf [swiss.com](http://swiss.com) vollständig überarbeitet. Die neue Webseite ist wesentlich benutzerfreundlicher und mit zahlreichen neuen Funktionen ausgestattet. Der Relaunch wurde kundenseitig sehr gut angenommen; [swiss.com](http://swiss.com) verzeichnete bisher fast 10 Prozent mehr Besucher.



Bei Edelweiss Air wurde weiter in das Produkt investiert, im zweiten Quartal 2014 wurden die beiden Edelweiss-Langstrecken-Flugzeuge mit der neuen Economy Max Class und einer Lie-Flat-Business Class ausgestattet. Sie fliegen neu auch die Destinationen Havanna und Las Vegas an.

Im ersten Halbjahr 2014 beförderte SWISS 8,2 Mio. Passagiere. Bei einem um 2,3 Prozent erhöhten Angebot stieg der Absatz um 1,2 Prozent. Dies führte zu einem Rückgang des Sitzladefaktors um 0,9 Prozentpunkte auf 81,4 Prozent.

SWISS verzeichnete im ersten Halbjahr zwar einen leichten Umsatzrückgang um 0,9 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR, das operative Ergebnis verbesserte sich jedoch primär aufgrund der veränderten Abschreibungspraxis innerhalb der Lufthansa Gruppe um 46,0 Prozent auf 92 Mio. EUR.



#### Austrian Airlines

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	962	977	-1,5
Operatives Ergebnis	Mio. €	-44	-35	-25,7
EBITDA	Mio. €	10	38	-73,7
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	6 300	6 244	0,9
Fluggäste	Tsd.	5 362	5 287	1,4
Angebote Sitzkilometer	Mio.	11 009	10 681	3,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	8 524	8 085	5,4
Sitzladefaktor	%	77,4	75,7	1,7 P.

Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter [www.austrian.com](http://www.austrian.com).

Austrian Airlines betreibt ein weltweites Streckennetz von rund 120 Destinationen und ist damit Österreichs führende Fluggesellschaft. Der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group ist seit dem 1. Juli 2012 in der 100-prozentigen Tochter Tyrolean Airways gebündelt.

Das erste Halbjahr 2014 war von negativen Auswirkungen des anhaltend schwachen Marktumfelds geprägt. Der dauerhaft angespannten Wettbewerbssituation am Hub Wien mit den daraus resultierenden schwachen Yields im Europaverkehr begegnet Austrian Airlines mit Maßnahmen zur Erhöhung der Erlösqualität und fortlaufendem Kapazitätsmanagement.

Anfang Juni hat der Generalanwalt dem Europäischen Gerichtshof seine Schlussanträge über die Nachwirkung des ehemaligen Austrian Bord-Kollektivvertrags präsentiert. Demnach wären die Arbeitsbedingungen des ehemaligen Austrian Bord-Kollektivvertrags, die nach österreichischem Recht nach seiner Kündigung für die bis dato erfassten Arbeitnehmer aufrechterhalten werden,

in abgeschwächter Form weiterhin gültig. Rein rechtlich haben die Schlussanträge keine direkte Auswirkung, beeinflussen aber die EuGH-Entscheidung zumeist entsprechend. Die EuGH-Entscheidung dürfte im zweiten Halbjahr 2014 erfolgen. Die nachfolgenden Entscheidungen durch den Obersten Gerichtshof über die Nachwirkungen des ehemaligen Austrian Bord-Kollektivvertrags sowie die des Oberlandesgerichts Wien zur Rechtmäßigkeit des Betriebsübergangs insgesamt werden 2015 erwartet.

Austrian Airlines nutzt seit kurzem das neue Hub-Player-Konzept als Unterstützung für den Vertrieb. Dabei handelt es sich um ein Datennetzwerk, das den Endkunden nahezu in Echtzeit Auskunft über verschiedene touristische Leistungen von unterschiedlichen Anbietern ermöglicht. Vertriebspartner können mit Hilfe dieser Technologie nun direkt auf aktuelle Angebote von Austrian Airlines zugreifen und diese für ihre Kunden maßgeschneidert zusammenstellen. Damit ist Austrian Airlines innovativer Vorreiter in Österreich und in der Lufthansa Group.

In den ersten sechs Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 5,4 Mio. Passagiere. Das sind 1,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Bei einem um 3,1 Prozent höheren Angebot steigerte sich der Absatz um 5,4 Prozent. Dies führte zu einer verbesserten Auslastung der Flüge um 1,7 Prozentpunkte auf 77,4 Prozent.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag im ersten Halbjahr 2014 mit 962 Mio. EUR um 1,5 Prozent unter Vorjahr. Das operative Ergebnis betrug dabei -44 Mio. EUR (Vorjahr: -35 Mio. EUR). Die Verschlechterung steht vornehmlich im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen zur Abgeltung von Ansprüchen aus den Rechtsstreitigkeiten in Verbindung mit dem Übergang des Flugbetriebs von Austrian Airlines zu Tyrolean Airways.

## Geschäftsfeld Logistik

### Kennzahlen Logistik

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 161	1 219	-4,8	578	619	-6,6
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	13	13	0,0	6	7	-14,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	34	62	-45,2	13	34	-61,8
Segmentergebnis	Mio. €	44	74	-40,5	20	42	-52,4
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	75	89	-15,7	37	49	-24,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	151	129	17,1	79	68	16,2
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	4 636	4 620	0,3	4 636	4 620	0,3
Fracht und Post <sup>2)</sup>	Tsd. t	807	839	-3,8	405	436	-7,1
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	5 936	6 064	-2,1	3 072	3 244	-5,3
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	4 162	4 243	-1,9	2 100	2 227	-5,7
Nutzladefaktor <sup>2)</sup>	%	70,1	70,0	0,1 P.	68,3	68,7	-0,4 P.

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

**Geschäftstätigkeit und Strategie** Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG 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** Während die weltweite Luftfrachtnachfrage im ersten Halbjahr 2014 leicht zunahm, verharrte die Transportleistung der Lufthansa Cargo auf Vorjahresniveau und blieb damit unter den Erwartungen vom Jahresbeginn. Das Unternehmen setzte die auslastungsorientierte Angebotspolitik fort. Dank eines flexiblen und nachfrageorientierten Managements der Frachterkapazitäten gelang es Lufthansa Cargo, den Nutzladefaktor auf einem hohen Niveau von 70,1 Prozent (+0,1 Prozentpunkte) zu halten.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Lufthansa Cargo hat in den ersten sechs Monaten des Jahres 2014 das Programm Lufthansa Cargo 2020 weiter vorangetrieben. Dazu gehört auch eine teilweise Erneuerung der Flotte. Sichtbarstes Zeichen bei der Umsetzung der Strategie sind deshalb aktuell die vier neuen Boeing 777-Frachter, die mittlerweile für das Unternehmen im Einsatz sind. Im Gegenzug wurden zwei der älteren MD-11-Frachter ausgemustert, zwei weitere sollen im Jahresverlauf stillgelegt werden. 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.

Im aktuellen Sommerflugplan bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden ein großes und hochfrequentes Angebot an, das Verbindungen zu fast 300 Zielen in rund 100 Ländern umfasst.

Die Beziehungen mit ihren wichtigsten Kunden hat Lufthansa Cargo im ersten Halbjahr des Jahres weiter ausgebaut. Für den Markt Deutschland zeichnete die Airline die Logistikunternehmen aus, die in den Bereichen Qualität und Digitalisierung ausgesprochen starke Leistungen erzielten. Beim jährlichen Spitzentreffen mit den wichtigsten Kunden, dem Global Partner Council, verlieh Lufthansa Cargo den Planet Award of Excellence an den US-Logistikkonzern Expeditors.

Von den eigenen Kunden wurde Lufthansa Cargo ebenfalls 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.

Das Unternehmen setzt das Zukunftsprogramm SCORE auch 2014 mit unverminderter Anstrengung fort. Für den kommenden Jahresverlauf ist die Umsetzung von weiteren erlössteigernden und kostensenkenden Maßnahmen geplant. Unter anderem soll die Vermarktung lukrativer Expressprodukte weiter ausgebaut werden. Deutliche Kostensenkungen werden insbesondere durch den Einsatz der effizienten Boeing 777F erzielt. Für die Zukunft wurde eine enge Zusammenarbeit mit der japanischen Fluglinie ANA angekündigt.

Im ersten Halbjahr 2014 blieben die Frachtmengen um 3,8 Prozent unter Vorjahresniveau. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 2,1 Prozent verringert, die transportierten Tonnenkilometer sanken um 1,9 Prozent. Der Nutzladefaktor konnte dadurch im

Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 um 0,1 Prozentpunkte gesteigert werden. Die Durchschnittserlöse sanken um 2,9 Prozent.

Einzig im Bereich Asien/Pazifik konnte ein Tonnagezuwachs verzeichnet werden. In diesem Verkehrsgebiet stiegen die Frachtmengen geringfügig um 1,2 Prozent. Das Angebot wurde um 1,7 Prozent reduziert. Die transportierten Tonnenkilometer gingen um 0,7 Prozent leicht zurück, sodass der Nutzladefaktor um 0,8 Prozentpunkte stieg.

Im Verkehrsgebiet Amerika sanken die Frachtmengen um 1,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die transportierten Tonnenkilometer reduzierten sich um 0,7 Prozent, die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 1,4 Prozent verringert. Der Ladefaktor konnte somit um 0,5 Prozentpunkte gesteigert werden.

Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika musste ein deutlicher Rückgang der Frachtmengen verzeichnet werden. Die beförderten Tonnagen sanken gegenüber den ersten sechs Monaten des Jahres 2013 um 11,2 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 8,7 Prozent reduziert. Aufgrund des Rückgangs der transportierten Tonnenkilometer um 13,4 Prozent sank der Ladefaktor um 3,0 Prozentpunkte.

Die Frachtmengen innerhalb Europas sanken um 7,8 Prozent. Da die angebotenen Tonnenkilometer um 1,2 Prozent erhöht wurden, die transportierten Tonnenkilometer hingegen um 3,8 Prozent sanken, lag der Ladefaktor in diesem Verkehrsgebiet um 2,7 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Der Umsatz der Lufthansa Cargo sank insbesondere infolge währungs- und mengenbedingt rückläufiger Verkehrserlöse (–4,6 Prozent) im ersten Halbjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 4,8 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse sanken vor allem aufgrund geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 25 Mio. EUR (–10,7 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen hauptsächlich wegen eines geringeren Fremdwährungsergebnisses und niedrigeren konzerninternen Erstattungen aus Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Zukunftsprogramm SCORE mit 37 Mio. EUR

um 24,5 Prozent unter Vorjahresniveau. Die operativen Gesamterlöse gingen auf insgesamt 1,2 Mrd. EUR (–5,5 Prozent) zurück.

Die operativen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 3,5 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Ursache hierfür war primär der rückläufige, mengenabhängige Materialaufwand in Höhe von 827 Mio. EUR (–5,6 Prozent). In dieser Position reduzierte sich kapazitätsabhängig der Charteraufwand auf 337 Mio. EUR (–3,2 Prozent), der Treibstoffaufwand auf 223 Mio. EUR (–15,8 Prozent) und die Gebühren auf 132 Mio. EUR (–6,4 Prozent). Allerdings stiegen die Technikaufwendungen aufgrund einer höheren Anzahl an Wartungsereignissen gegenüber dem Vorjahr um 5 Mio. EUR auf 64 Mio. EUR (+7,6 Prozent) an.

Der Personalaufwand ging um 2,0 Prozent auf 195 Mio. EUR zurück. Dies ist im Wesentlichen auf gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesunkene Restrukturierungsaufwendungen zurückzuführen. Diese waren 2013 im Zusammenhang mit SCORE gestiegen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.644 Mitarbeiter (+0,9 Prozent).

Die Abschreibungen stiegen im Zusammenhang mit der Anpassung der Abschreibungspolitik und dem Zugang der neuen Boeing 777-Frachtflugzeuge um 16 Mio. EUR auf 30 Mio. EUR.

Die sonstigen operativen Aufwendungen verringerten sich auf 112 Mio. EUR (–4,3 Prozent).

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 34 Mio. EUR (Vorjahr: 62 Mio. EUR).

Die übrigen Segmenterträge und -aufwendungen blieben auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 44 Mio. EUR (Vorjahr: 74 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen.

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 151 Mio. EUR (Vorjahr: 129 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. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in %	Jan. – Juni 2014	Veränderung in P.
Europa	101	–4,7	268	–7,8	328	1,2	166	–3,8	50,4	–2,7
Amerika	459	–4,6	249	–1,6	2 682	–1,4	1 842	–0,7	68,7	0,5
Asien/Pazifik	464	–3,5	225	1,2	2 360	–1,7	1 844	–0,7	78,1	0,8
Nahost/Afrika	100	–12,3	65	–11,2	566	–8,7	311	–13,4	55,0	–3,0
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1 124</b>	<b>–4,9</b>	<b>807</b>	<b>–3,8</b>	<b>5 936</b>	<b>–2,1</b>	<b>4 162</b>	<b>–1,9</b>	<b>70,1</b>	<b>0,1</b>

\* Ohne Extracharter.

## Geschäftsfeld Technik

### Kennzahlen Technik

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 088	2 040	2,4	1 035	1 046	-1,1
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	780	742	5,1	361	374	-3,5
Operatives Ergebnis	Mio. €	206	219	-5,9	109	138	-21,0
Segmentergebnis	Mio. €	232	228	1,8	126	137	-8,0
EBITDA*	Mio. €	283	272	4,0	148	172	-14,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	64	40	60,0	21	29	-27,6
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	19 936	19 777	0,8	19 936	19 777	0,8

\* 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 32 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt fast 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt. Wichtigstes strategisches Ziel ist die Schaffung von profitablen Wachstum durch den Ausbau der internationalen Präsenz und der Entwicklung von Innovationen in Produkt und Technologie. Mit der Gründung eines Standorts zur Überholung von Kurz- und Mittelstrecken-Flugzeugen in Puerto Rico baut Lufthansa Technik ihr internationales Engagement weiter aus. Heimat der neuen Gesellschaft Lufthansa Technik Puerto Rico mit bis zu 400 Mitarbeitern wird der internationale Flughafen Rafael Hernández in Aguadilla. Die Gesellschaft wird im Frühjahr 2015 den Betrieb aufnehmen. Als weiteren Schritt ihrer Wachstums- und Innovationsstrategie bündelt Lufthansa Technik alle Aktivitäten rund um die Entwicklung und Produktion von Kabinen-Produkten in einem neuen, eigenständigen Geschäftsbereich „Original Equipment Innovation“ und schafft damit die organisatorischen Grundlagen für eine offensive Positionierung als Entwicklungsbetrieb und Hersteller von Produkten rund um die Flugzeugkabine.

**Markt und Wettbewerb** Überproportional wachsende MRO-Kapazitäten führen ebenso wie die weiterhin angespannte Finanzlage der Fluggesellschaften zu anhaltend hohem Preisdruck im MRO-Geschäft. Zu den wichtigsten Wettbewerbern 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- als auch auf der Kundenseite geprägt.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Lufthansa Technik konnte im Berichtszeitraum wiederum neue Kunden gewinnen und 153 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 865 Mio. EUR für 2014 und die Folgejahre abschließen. Im Berichtszeitraum

konnte die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge auf mehr als 3.000 erhöht werden. Zu den wesentlichen neuen Abschlüssen gehörte die Unterzeichnung eines Vertrags mit der südkoreanischen Airline Asiana über die Überholung von Triebwerken. Mit dem Kunden Scandinavian Airlines wurde ein Vertrag über die Überholung von Flugzeugen geschlossen. Ab sofort übernimmt Lufthansa Technik für die Airline mehr als 150 sogenannte C-Checks der Flotten Boeing 737NG und Airbus A320-Familie. Als erster Kunde des neuen Base Maintenance-Standorts Puerto Rico konnte die US-amerikanische Airline Jet-Blue Airways gewonnen werden. Lufthansa Technik wird im Rahmen der Verhandlungen der Deutschen Lufthansa AG mit Air China die bestehende Zusammenarbeit im Segment MRO weiter vertiefen. Hierzu steht zu Beginn des kommenden Jahres die Gründung eines neuen Joint Ventures bevor, welches die Wachstumsstrategie der Lufthansa Technik im asiatischen Markt unterstützt. Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE setzt Lufthansa Technik weiterhin konsequent Maßnahmen zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und nachhaltigen Ergebnissteigerung des Unternehmens um.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Die Umsatzerlöse lagen im ersten Halbjahr 2014 mit 2,1 Mrd. EUR um 2,4 Prozent über Vorjahresniveau. Die Umsätze mit Konzerngesellschaften konnten dabei um 5,1 Prozent auf 780 Mio. EUR gesteigert werden. Der Außenumsatz lag mit 1,3 Mrd. EUR leicht über Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 117 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahr (+ 27,2 Prozent). Der operative Gesamtaufwand lag mit 2,0 Mrd. EUR analog zu den Umsatzerlösen über dem Vorjahreswert (+ 4,5 Prozent). Durch eine erhöhte Fremdfertigung stieg der Materialaufwand um 7,2 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR. Der Personalaufwand lag leicht über dem Vorjahresniveau (+ 2,8 Prozent). Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik einen operativen Gewinn von 206 Mio. EUR (Vorjahr: 219 Mio. EUR). Ergänzt um die positive Entwicklung der übrigen Segmenterträge erreicht Lufthansa Technik insgesamt ein Segmentergebnis von 232 Mio. EUR (+ 1,8 Prozent). Die Segmentinvestitionen lagen bei 64 Mio. EUR (+ 24 Mio. EUR).

## Geschäftsfeld Catering

### Kennzahlen Catering

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 237	1 209	2,3	656	640	2,5
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	294	290	1,4	158	154	2,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	18	19	-5,3	22	16	37,5
Segmentergebnis	Mio. €	15	21	-28,6	22	20	10,0
EBITDA*	Mio. €	42	44	-5,7	32	36	-11,1
Segmentinvestitionen	Mio. €	48	33	45,5	28	14	100,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	32 531	30 912	5,2	32 531	30 912	5,2

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

**Geschäftstätigkeit und Strategie** Die LSG Sky Chefs-Gruppe besteht aus über 150 Unternehmen und bietet ihre Airline-Catering-Leistungen an mehr als 210 Flughäfen in 53 Ländern an. Das Portfolio umfasst auch Dienstleistungen wie Bordverkaufsprogramme, Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik sowie den Betrieb von Lounges. Die Präsenz und Kompetenz in verwandten Bereichen wie Services für Züge sowie Produkten für den Einzelhandel wird weiter ausgebaut.

**Markt und Wettbewerb** Branchenführende Qualität, Innovationskraft und Kundennähe sind wichtige Treiber für den Erfolg der LSG Sky Chefs-Gruppe, die ihre weltweite Marktführerschaft im Airline-Catering trotz intensivem Wettbewerbsdruck nachhaltig behauptet. Die Kostenstrukturen werden durch Standardisierung und kontinuierliche Verbesserungsprogramme in allen Bereichen des Unternehmens zunehmend flexibilisiert und optimiert.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** In der ersten Jahreshälfte konnte LSG Sky Chefs aufgrund weltweit steigender Passagierzahlen in allen Regionen Umsatzwachstum verzeichnen. Zudem wurde das Airline-Catering-Netzwerk weiter ausgebaut: Im Februar gelang der Markteintritt in Rostov am Don, Russland, im Rahmen des Joint Ventures mit Aeroflot, Aeromar. Im März hat LSG Sky Chefs die Vorproduktionsstätte für LSG Sky Chefs Finland Oy übernommen und in Starfood Finland Oy umbenannt. In Panama wurde eine neue Produktionsstätte eröffnet. Mit der Unterzeichnung des 19. Joint Ventures in China am Standort Wenzhou untermauerte das Unternehmen seine führende Position in diesem Wachstumsmarkt. Die Equipmenttochter SPIRIANT eröffnete Ende Juni eine Niederlassung in Dubai. In Neuseeland wurde das Einzelhandelsgeschäft von Naturezone übernommen. Wichtige Kundenverträge konnten verlängert und erweitert werden. Dazu zählen der weltweite Vertrag mit Delta Air Lines für insgesamt 39 Standorte, die Ausweitung der Geschäftsbeziehung mit JetBlue Airlines auf 16 Flughäfen in den USA, die Verlängerung der Cateringverträge mit Emirates und Singapore Airlines in Neuseeland sowie der Abschluss eines neuen Vertrags für Leistungen im Bereich Buy-on-Board mit SunExpress.

Die Qualitäts- und Innovationsinitiativen der LSG Sky Chefs-Gruppe finden große Anerkennung. United Airlines verlieh LSG Sky Chefs mit dem Crystal Award den höchsten Preis für herausragendes Catering in allen Kategorien. SPIRIANT wurde für die Leistungen im Equipment- und Logistikbereich geehrt. Die im Rahmen des SCORE-Programms aufgesetzten Projekte verlaufen planmäßig.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Der Umsatz des Geschäftsfelds Catering hat sich im ersten Halbjahr positiv entwickelt. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,3 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Erstmals konsolidierte Gesellschaften trugen mit 8,3 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei. Der Außenumsatz stieg auf 943 Mio. EUR (+2,6 Prozent). Der Innenumsatz erhöhte sich um 1,4 Prozent auf 294 Mio. EUR. Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 31 Mio. EUR um 1 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert. Insgesamt erhöhten sich die operativen Gesamterlöse um 27 Mio. EUR auf 1,3 Mrd. EUR. Die operativen Gesamtaufwendungen waren mit 1,3 Mrd. EUR 2,3 Prozent höher als im Vorjahr. Der Materialaufwand stieg umsatzbedingt um 1,9 Prozent auf 542 Mio. EUR. Im ersten Halbjahr beschäftigte die LSG Sky Chefs-Gruppe durchschnittlich 32.252 Mitarbeiter (+ 5,4 Prozent). Der Personalaufbau ist vor allem auf erstmals konsolidierte Gesellschaften in Europa sowie auf das gestiegene Geschäftsvolumen zurückzuführen. Der Personalaufwand entwickelte sich unterproportional um 0,9 Prozent auf 462 Mio. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 31 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Aufwendungen sind, hauptsächlich bedingt durch das höhere Geschäftsvolumen sowie durch höhere Wertberichtigungen auf Kundenforderungen, auf 215 Mio. EUR (+7,5 Prozent) gestiegen. LSG Sky Chefs weist für die ersten sechs Monate 2014 einen operativen Gewinn von 18 Mio. EUR aus (Vorjahr: 19 Mio. EUR). Gestiegene Wertberichtigungen haben ergebnismindernd gewirkt. Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen war ausgeglichen (Vorjahr: +1 Mio. EUR). Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung verringerte sich um 4 Mio. EUR auf -3 Mio. EUR. Das Segmentergebnis von LSG Sky Chefs betrug somit 15 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen stiegen um 15 Mio. EUR auf 48 Mio. EUR.

## Geschäftsfeld IT Services

### Kennzahlen IT Services

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni 2013	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	318	304	4,6	160	154	3,9
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	190	177	7,3	95	90	5,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	11	5	120,0	6	2	200,0
Segmentergebnis	Mio. €	11	3	266,7	6	1	500,0
EBITDA*	Mio. €	32	24	33,3	18	13	38,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	12	12	0,0	5	6	-16,7
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	2 726	2 721	0,2	2 726	2 721	0,2

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

**Geschäftstätigkeit und Strategie** Lufthansa Systems zählt zu den weltweit führenden IT-Providern in der Aviation-Industrie. Darüber hinaus bedient Lufthansa Systems die Branchen Transport und Logistik, Industrie, Medien und Verlage, Energie, Health-care sowie Touristik. Als Full-Service-Dienstleister bietet Lufthansa Systems seinen Kunden das gesamte Spektrum an IT-Dienstleistungen. Dazu betreibt das Unternehmen an seinem Sitz in Kelsterbach sowie anderen Standorten einen weltweiten Verbund von Rechenzentren. Niederlassungen in Deutschland sowie Auslandsstandorte in 16 Ländern sorgen für Kundennähe und kurze Reaktionszeiten. Die Vorbereitungen zur Aufspaltung der Lufthansa Systems in drei Gesellschaften im Rahmen der Neuausrichtung der Konzern-IT gehen planmäßig weiter. Dabei soll der Bereich Infrastruktur im Zuge eines Outsourcings in eine Partnerschaft mit einem international tätigen IT-Dienstleister eingebracht werden. Die Lufthansa Group will die Infrastrukturleistungen langfristig an den neuen Partner vergeben. Standorte und Arbeitsplätze sollen möglichst erhalten bleiben. Die Bereiche Airline Solutions und Industry Solutions werden als eigenständig agierende Gesellschaften in der Lufthansa Group verbleiben.

**Markt und Wettbewerb** Im Bereich der Airline-IT gehört Lufthansa Systems zu den führenden Anbietern. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung von Applikationen zur weiteren Optimierung von Geschäftsprozessen, der Prozessharmonisierung der Airline-IT und der Beratung. Der Kundenstamm umfasst weltweit rund 300 Airlines. Auch der Geschäftsbereich Industry Solutions ist mit einem Portfolio an Professional Services und branchenspezifischer Applikationsentwicklung gut in seinem Markt positioniert. Zu den 150 Kunden gehören weltweit tätige Konzerne wie auch große mittelständische Unternehmen.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Im abgelaufenen Quartal konnten mit Turkish Airlines, RIO Linhas Aereas und der finnischen Airfix Aviation neue Kunden für die Navigationslösungen von Lufthansa Systems gewonnen werden. Turkish Airlines hat

zudem einen Vertrag über die Optimierung des Codeshare Managements verlängert. Mit der Trans States Holding wurde ein weiterer Kunde für die Integrated Operational Control Center (IOCC) Plattform von Lufthansa Systems gewonnen. Die israelische Fluggesellschaft EL AL stellt seit Juni 2014 mit der drahtlosen Infotainment-Lösung BoardConnect ihren Gästen ein individuelles Entertainmentprogramm zur Verfügung. Im Bereich Industry Solutions konnte ein Vertrag mit Costa Crociere über den Einbau der Infotainment-Plattform Velimo abgeschlossen werden. E.ON konnte als Neukunde in der Prozessberatung gewonnen werden. Die langjährige Zusammenarbeit mit der Hamburg Port Authority wurde weiter ausgebaut.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Mit Umsatzerlösen in Höhe von 318 Mio. EUR hat die Lufthansa Systems im Berichtszeitraum ein Wachstum von 4,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt. Erlöse mit Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stiegen auf 190 Mio. EUR (Vorjahr: 177 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse mit externen Kunden entwickelten sich mit 128 Mio. EUR stabil (Vorjahr: 127 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge beliefen sich auf 10 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR). Insgesamt erwirtschaftete die Lufthansa Systems operative Gesamterlöse in Höhe von 328 Mio. EUR (Vorjahr: 313 Mio. EUR). Der Materialaufwand verminderte sich auf 57 Mio. EUR (Vorjahr: 58 Mio. EUR). Im Berichtszeitraum beschäftigte die Lufthansa Systems durchschnittlich 2.717 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.727). Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund gestiegener Aufwendungen für Abfindungen auf 124 Mio. EUR (Vorjahr: 122 Mio. EUR). Die im Berichtszeitraum vorgenommenen Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte beliefen sich auf 17 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR). Die sonstigen Aufwendungen stiegen umsatzbedingt auf 119 Mio. EUR (Vorjahr: 110 Mio. EUR). Damit ergaben sich operative Gesamtaufwendungen in Höhe von 317 Mio. EUR (Vorjahr: 308 Mio. EUR). Das operative Ergebnis der Lufthansa Systems verbesserte sich im Berichtszeitraum auf 11 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR). Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte betrugen zum Halbjahr 12 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR).

## Sonstige

### Sonstige

		Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	Veränderung in %	April – Juni 2014	April – Juni 2013	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	672	629	6,8	323	278	16,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	-46	-149	69,1	-25	-46	45,7
Segmentergebnis	Mio. €	-22	-84	73,8	-18	12	-
EBITDA*	Mio. €	-78	-47	-66,0	-71	35	-
Segmentinvestitionen	Mio. €	4	5	-20,0	4	3	33,3
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	3 958	3 977	-0,5	3 958	3 977	-0,5

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

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

**Entwicklung und Gesellschaften** Das internationale Geschäftswachstum entwickelte sich im ersten Halbjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum moderat: AirPlus-Kunden weltweit gaben knapp 1 Prozent mehr für geschäftliche Flugreisen aus, die Anzahl der Geschäftsflüge weltweit hat sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 um mehr als 2 Prozent erhöht.

Strategisch fokussiert sich AirPlus in den kommenden fünf Jahren auf eine klare Produktführerschaft bei Bezahl- und Abrechnungslösungen für das Geschäftsreisemanagement von Unternehmen. Dabei setzt der Firmenkreditkarten-Spezialist im Lufthansa Konzern auf eine zukunftsweisende Weiterentwicklung seiner Produkte in Richtung virtuelle und mobile Bezahlösungen. Die strategisch maßgebliche Zielgruppe sind mittelständische Unternehmen mit multinationaler Ausrichtung, als entscheidende Wachstumsmärkte wurden vor allem Länder der Region Asien-Pazifik identifiziert.

Die positive Entwicklung der Abrechnungsvolumen macht sich auch in den Ergebniszahlen bemerkbar. Das operative Ergebnis liegt mit 19 Mio. EUR um 5,6 Prozent über dem Vorjahreswert.

Der Lufthansa Vorstand und der Aufsichtsrat der Lufthansa Flight Training GmbH haben jeweils im Februar und März 2014 dem Erwerb eines Airbus A320 Full-Flight Simulators durch Lufthansa Flight Training zugestimmt.

Im April 2014 haben die ersten Nachwuchsflugzeugführer des in Großbritannien beheimateten Trainingsanbieters CTC Aviation Training Ltd. ihre fliegerische Ausbildung in Phoenix, Arizona begonnen. CTC Aviation nutzt die Infrastruktur des Airline Training Center Arizona Inc. (ATCA), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Lufthansa Flight Training GmbH, um auch in Nordamerika neue Piloten ausbilden zu können.

Im ersten Halbjahr liegt das Umsatzniveau über Plan, hier spiegeln sich beispielsweise die Grundkurse nach dem Jahresarbeitszeitmodell (JAZ) und eine hohe Nachfrage nach Simulatortrainings wider.

Lufthansa Flight Training erwirtschaftete im ersten Halbjahr operative Gesamterträge auf Vorjahresniveau (86 Mio. EUR). Der Gesamtaufwand lag im gleichen Zeitraum bei 67 Mio. EUR (-8,2 Prozent). Daraus resultierte ein operatives Ergebnis von 19 Mio. EUR (+46,2 Prozent).

Die operativen Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 317 Mio. EUR leicht über Vorjahr (+0,6 Prozent). Das operative Ergebnis belief sich auf -95 Mio. EUR (Vorjahr: -185 Mio. EUR). Die operativen Aufwendungen sanken auf 412 Mio. EUR (-17,6 Prozent). Die Entlastung des operativen Ergebnisses resultiert aus gesunkenen Restrukturierungsaufwendungen im Rahmen von SCORE sowie einem positiven Kursergebnis.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Der Berichtszeitraum war weiterhin geprägt durch geringere Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit SCORE in Höhe von 30 Mio. EUR (Vorjahr: 71 Mio. EUR), die in diesem Segment verbucht werden. Die operativen Gesamterlöse stiegen auf 672 Mio. EUR (Vorjahr: 629 Mio. EUR), während die operativen Aufwendungen deutlich auf 718 Mio. EUR sanken (Vorjahr: 778 Mio. EUR). Das operative Ergebnis betrug -46 Mio. EUR (Vorjahr: -149 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 entsprechende 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 sechs 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:

Sowohl der Südosten Europas als auch der Nahe Osten sind anhaltend von politischer Instabilität geprägt. Im Osten der Ukraine gibt es unverändert separatistische Bestrebungen, im Juni erfolgte im Norden des Iraks eine Offensive der Terrorgruppe ISIS, bei der diese Teile des Landes unter ihre Kontrolle bringen konnte, und die Lage im Gazastreifen ist zuletzt eskaliert. Eine weiter zunehmende Instabilität in diesen Regionen, ein Ausdehnen von Sanktionen gegen einzelne Länder oder gar ein militärisches Eingreifen anderer Länder in diese schwelenden Konflikte könnten sich unmittelbar negativ auf den Luftverkehr und somit auch auf die Lufthansa Group auswirken. Darüber hinaus könnte dies dazu führen, dass der Ölpreis möglicherweise stark ansteigt. Diese Entwicklung würde für die Lufthansa Group eine kostenseitige Belastung darstellen.

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

Die Überkapazitäten in der Luftverkehrsbranche haben zu erhöhtem Preisdruck im Passagiergeschäft geführt. Dem begegnet die Lufthansa Group durch striktes Kapazitätsmanagement in Form von Reduzierungen des Angebots im Winterflugplan 2014/15. Der Sommerflugplan 2015 wird dahingehend überprüft, um bei Bedarf das Risiko sinkender Durchschnittserlöse durch weitere Kapazitätsmaßnahmen zu mindern.

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 30. Juni 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	2,8	3,5	3,7	3,9	3,8
Europa	1,6	2,0	2,1	2,2	2,1
Deutschland	2,1	2,0	1,7	1,7	1,5
Nordamerika	1,7	2,9	3,2	3,2	2,7
Südamerika	1,7	2,8	3,7	3,9	3,8
Asien / Pazifik	4,9	5,1	5,1	5,4	5,5
China	7,4	7,2	7,2	7,4	7,6
Nahe Osten	3,6	4,1	4,5	5,1	4,5
Afrika	4,0	5,7	6,5	5,5	5,4

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2014.

\* Prognosewerte.

**Gesamtwirtschaftlicher Ausblick** Die bisherige Entwicklung im ersten Halbjahr weist auf eine allmähliche Belebung des weltweiten wirtschaftlichen Wachstums hin. Erwartet wird, dass die Weltwirtschaft in diesem Jahr um 2,8 Prozent wächst. Dies bedeutet eine leichte Abschwächung gegenüber der Einschätzung des Wirtschaftswachstums vor drei Monaten. Ursache dafür ist, dass insbesondere Brasilien, China und die Vereinigten Staaten weniger stark wuchsen als erwartet und die positivere Entwicklung in Indien und Großbritannien dies nicht kompensieren konnte. Unverändert gilt jedoch, dass die Wachstumsraten in vielen entwickelten Volkswirtschaften weiterhin unter dem Niveau von vor der Finanzkrise liegen.



Für Europa wird in 2014 ein Wirtschaftswachstum von 1,6 Prozent erwartet. Zu den wachstumsstarken Ländern der Europäischen Union zählt neben Deutschland mit 2,1 Prozent auch Großbritannien mit 3,1 Prozent erwartetem Wachstum. Unverändert ist die wirtschaftliche Entwicklung in südeuropäischen Ländern im Vergleich dazu schwächer, eine negative Wachstumsrate wird derzeit jedoch nur noch für Zypern erwartet.

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

Die Mehrheit der Analysten erwartet eine leichte Abwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar. Ebenso soll der Euro gegenüber dem Chinesischen Renminbi laut Analystenmehrheit seinen Abwertungstrend aus 2013 nach kurzer Aufwertung fortsetzen. Nach der kürzlich gesehenen Abwertung des Euros gegenüber dem Japanischen Yen wird nun eine leichte Aufwertung prognostiziert. Nach der bereits erfolgten Abwertung des Euros gegenüber dem Britischen Pfund im Jahr 2013 gehen Analysten davon aus, dass der Euro im weiteren Verlauf des Jahres auf dem aktuellen Niveau stagnieren wird.

Es wird prognostiziert, dass die Airline-Industrie auf Basis des positiven gesamtwirtschaftlichen Umfelds in 2014 stark wachsen wird. Für die gesamte Branche prognostiziert der Branchenverband IATA für das Gesamtjahr 2014 mit einem Gewinn in Höhe von 18,0 Mrd. USD (Vorjahr: 10,6 Mrd. USD) den höchsten Jahreswert in den letzten fünf Jahren.

**Ausblick Lufthansa Group** Die Ergebnissituation der Lufthansa Group entwickelte sich im Verlauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres zunehmend negativ. Während sich die Service-Gesellschaften innerhalb der Erwartungen entwickelten, waren die Passage Airline Gruppe und die Lufthansa Cargo von einer zunehmend schwachen Umsatzentwicklung betroffen, die sich deutlich negativ auf die Ergebnisentwicklung auswirkte und schließlich zu einer Korrektur der Gewinnprognose im Juni führte.

Zwar verliefen die Monate Januar und Februar umsatz- und ergebnisseitig erwartungsgemäß, die Monate März und April waren aber schwach und blieben hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Aufgrund von Ferien- und Feiertagsverschiebungen sowie des bereits im März angekündigten und letztendlich im April durchgeführten massiven Streiks der Vereinigung Cockpit war die Interpretation der Entwicklung in diesen Monaten schwierig. Im Mai konnte zudem ein besseres Ergebnis erzielt werden, allerdings zeichnete sich eine zunehmend schwache Entwicklung in

den Vorausbuchungen für die Sommermonate ab. Dies bestätigte sich durch ein sehr schwaches Ergebnis im Juni. Die erheblichen Ergebnisbelastungen aus Streiks und die signifikant negativen Auswirkungen der Abwertung des venezolanischen Bolivars belasteten das Ergebnis im ersten Halbjahr zusätzlich.

### **Passage Airline Gruppe sieht auch weiterhin schwache Entwicklung**

Auch in den kommenden Monaten erwartet die Passage Airline Gruppe ein sehr schwaches Marktumfeld. Im dritten Quartal und insbesondere im vierten Quartal wird allerdings aufgrund der beschlossenen Absenkung des ursprünglich geplanten Kapazitätswachstums eine leichte Entspannung der negativen Entwicklung der Durchschnittserlöse erwartet. Gemäß den Vorausbuchungen wird auch die Mengenentwicklung etwas weniger positiv als noch zu Beginn des Jahres erwartet.

Lufthansa Passage erwartet nach der zuletzt sehr schwachen Entwicklung auch in den kommenden Monaten eine Ergebnisentwicklung, die hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibt. Sie geht nun von einem Ergebnis leicht über Vorjahr aus, wofür im Wesentlichen die ergebniserhöhende Wirkung der veränderten Abschreibungspraxis verantwortlich ist. Die Auswirkungen weiterer möglicher Streiks sind nicht in der Ergebnisprognose enthalten.

Auch SWISS spürte zuletzt eine Nachfrageschwäche in ihren Märkten. Aufgrund dennoch moderat höherer Passagier- und Umsatzzahlen sowie der zahlreichen Maßnahmen auf Kosten- und Ertragsseite erwartet das Unternehmen unverändert ein Ergebnis, das deutlich über Vorjahresniveau liegen sollte. Dies ist maßgeblich durch die neue Abschreibungspolitik für Flugzeuge bedingt.

Austrian Airlines erwartet weiterhin eine positive Entwicklung der Erlöse, wenn diese auch schwächer als bisher angenommen ausfallen wird. Das Unternehmen hat darüber hinaus gemäß dem aktuellen Entwicklungsstand im Zusammenhang mit laufenden Gerichtsverfahren Rückstellungen gebildet, die das Ergebnis zusätzlich belasten. Austrian Airlines geht daher nun von einem Ergebnis auf Vorjahresniveau aus.

Für alle Airlines gilt, dass das Jahresergebnis sowohl hinsichtlich Chancen als auch Risiken stark abhängig von der weiteren Entwicklung der Durchschnittserlöse bleibt. Die Passage Airline Gruppe hat daher zur Stabilisierung der Erlösentwicklung beschlossen, das geplante Kapazitätswachstum für den Winterflugplan deutlich abzusenken. Insgesamt gehen die Airlines nun von einem Wachstum von etwa 3 Prozent für dieses Jahr aus. Die bislang prognostizierten operativen Kennzahlen wurden im Laufe der vergangenen Monate zum Teil deutlich gegenüber dem Geschäftsbericht 2013 angepasst.

## Kennzahlen Prognosen Passage Airline Gruppe 2014

	Ausblick 2014
<b>Flotte</b> (Anzahl Flugzeuge)	insgesamt stabil
<b>Kapazität</b> (ASK)	ca. +3%
<b>Absatz</b> (RPK)	stärker als Kapazitätswachstum
<b>Sitzladefaktor</b> (SLF)	leicht steigend
<b>Preisniveau</b> (Durchschnittserlöse)	rückläufig
<b>Stückerlöse</b> (RASK)	rückläufig
<b>Stückkosten</b> (CASK exkl. Treibstoff)	ca. -4%

**Lufthansa Cargo bleibt unter Druck** Aufgrund der schwachen Umsatzentwicklung hat Lufthansa Cargo in diesem Jahr die eigenen Frachterkapazitäten bereits deutlich reduziert. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld liegt der Fokus auch weiterhin auf einem Kapazitätsmanagement, das die Entwicklung der Durchschnittserlöse unterstützen soll. Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist das Ziel einer deutlichen Umsatzsteigerung gegenüber 2013 nicht mehr zu realisieren. Lufthansa Cargo geht nun von einer leichten Steigerung des operativen Ergebnisses über Vorjahr aus. In dieser Prognose ist die Erwartung einer Marktbelebung zum Jahresende enthalten.

### Übrige Geschäftsfelder erwarten stabilen Geschäftsverlauf

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 den Ausbau der Verbundstruktur im laufenden Geschäftsjahr. Aufgrund der erfreulichen Geschäftsentwicklung in einzelnen Bereichen erwartet Lufthansa Technik nun ein Ergebnis leicht über dem Niveau des Jahres 2012.

LSG Sky Chefs erwartet für das Geschäftsjahr 2014 unverändert einen leichten Anstieg von Umsatz und Ergebnis. Das Unternehmen verfolgt auch 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.

Alle Gesellschaften setzen ihre Programme im Rahmen von SCORE konsequent fort.

**Im Juni angepasste Ergebnisprognose wird bestätigt** Insgesamt erwartet die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2014 ein operatives Ergebnis von rund 1,0 Mrd. EUR. Darin enthalten ist die Entlastung aus der Anpassung der Abschreibungspraxis in Höhe von 340 Mio. EUR. Wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben insbesondere die unsichere Erlösentwicklung bei den Airlines, der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack sowie die Währungsentwicklungen.

## 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	leicht über Vorjahr	+240
SWISS	4 223		226	deutlich über Vorjahr	+70
Austrian Airlines	2 069		25	auf Vorjahresniveau	+40
Überleitung	-81		-21		
Passage Airline Gruppe	23 513	unter Vorjahr	495	leicht über Vorjahr	+350
Logistik	2 442	unter Vorjahr	77	leicht über Vorjahr	-10
Technik	4 180	entsprechend Marktwachstum	404	leicht über 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		
<b>Lufthansa Group berichtet</b>	<b>30 028</b>	<b>unter Vorjahr</b>	<b>697</b>	<b>rund 1 000 Mio. €</b>	<b>+340</b>
Restrukturierungskosten			245	80 Mio. €	
Projektkosten Lufthansa Passage			100	200 Mio. €	
<b>Lufthansa Group normalisiert</b>		<b>unter Vorjahr</b>	<b>1 042</b>	<b>rund 1 300 Mio. €</b>	<b>+340</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Januar – Juni 2014

in Mio. €	Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	April – Juni 2014	April – Juni 2013
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	11 466	11 780	6 305	6 442
Andere Betriebserlöse	2 700	2 684	1 399	1 394
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>14 166</b>	<b>14 464</b>	<b>7 704</b>	<b>7 836</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	82	67	36	33
Sonstige betriebliche Erträge	905	988	391	446
Materialaufwand	-8 264	-8 555	-4 331	-4 456
Personalaufwand	-3 646	-3 608	-1 848	-1 820
Abschreibungen	-695	-932	-355	-442
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2 343	-2 424	-1 209	-1 134
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>205</b>	<b>0</b>	<b>388</b>	<b>463</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	5	11	18	21
Übriges Beteiligungsergebnis	17	22	12	16
Zinserträge	72	86	36	45
Zinsaufwendungen	-213	-248	-102	-124
Übrige Finanzposten	-145	-111	-104	-82
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-264</b>	<b>-240</b>	<b>-140</b>	<b>-124</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-59</b>	<b>-240</b>	<b>248</b>	<b>339</b>
Ertragsteuern	-11	44	-70	-81
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-70</b>	<b>-196</b>	<b>178</b>	<b>258</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-9	-7	-5	-3
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>-79</b>	<b>-203</b>	<b>173</b>	<b>255</b>
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes Ergebnis“ je Aktie in €</b>	<b>-0,17</b>	<b>-0,44</b>	<b>0,38</b>	<b>0,55</b>

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung Januar – Juni 2014

in Mio. €	Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013	April – Juni 2014	April – Juni 2013
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-70</b>	<b>-196</b>	<b>178</b>	<b>258</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>				
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	10	-23	27	-34
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	69	10	83	-36
Folgebewertung von Cashflow Hedges	-50	174	148	15
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	0*	-13	-1	0
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	2	1	-2	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	17	-43	-32	-4
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-1 217	587	-628	-38
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	307	-162	173	-153
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern</b>	<b>-862</b>	<b>531</b>	<b>-230</b>	<b>338</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)</b>	<b>-932</b>	<b>335</b>	<b>-52</b>	<b>596</b>
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-9	-7	-3	-3
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>-941</b>	<b>328</b>	<b>-55</b>	<b>593</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

# Konzernbilanz

zum 30. Juni 2014

## Aktiva

in Mio. €	30.06.2014	31.12.2013	30.06.2013	01.01.2013
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 196	1 188	1 184	1 193
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	382	381	362	375
Flugzeuge und Reservetriebwerke	13 159	12 359	12 204	11 843
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	982	959	895	899
Übriges Sachanlagevermögen	2 076	2 059	2 035	2 082
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	390	441	407	382
Übrige Beteiligungen	540	500	440	413
Langfristige Wertpapiere	20	20	19	19
Ausleihungen und Forderungen	438	500	393	472
Derivative Finanzinstrumente	278	335	216	268
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	17	16	20	25
Effektive Ertragsteuerforderungen	47	39	52	52
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1 065	622	656	755
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>20 590</b>	<b>19 419</b>	<b>18 883</b>	<b>18 778</b>
Vorräte	653	641	646	639
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 264	3 600	4 129	3 616
Derivative Finanzinstrumente	397	460	238	215
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	168	147	174	152
Effektive Ertragsteuerforderungen	97	72	92	101
Wertpapiere	2 777	3 146	3 756	3 530
Bankguthaben und Kassenbestände	957	1 552	1 614	1 438
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	56	71	53	110
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>9 369</b>	<b>9 689</b>	<b>10 702</b>	<b>9 801</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>29 959</b>	<b>29 108</b>	<b>29 585</b>	<b>28 579</b>

\* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

**Passiva**

in Mio. €	30.06.2014	31.12.2013	30.06.2013	01.01.2013
Gezeichnetes Kapital	1 180	1 180	1 177	1 177
Kapitalrücklage	1 395	1 395	1 382	1 382
Gewinnrücklagen	1 198	2 002	1 590	-63
Übrige neutrale Rücklagen	1 214	1 166	1 161	1 055
Konzernergebnis	-79	313	-203	1 228
<b>Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>	<b>4 908</b>	<b>6 056</b>	<b>5 107</b>	<b>4 779</b>
Minderheitenanteile	56	52	61	60
<b>Eigenkapital</b>	<b>4 964</b>	<b>6 108</b>	<b>5 168</b>	<b>4 839</b>
Pensionsrückstellungen	6 087	4 718	5 167	5 844
Sonstige Rückstellungen	576	596	638	590
Finanzschulden	4 790	4 823	5 136	5 947
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	171	148	169	198
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 179	1 187	1 171	1 163
Derivative Finanzinstrumente	522	426	149	150
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	178	146	116	94
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>13 503</b>	<b>12 044</b>	<b>12 546</b>	<b>13 986</b>
Sonstige Rückstellungen	757	868	846	898
Finanzschulden	523	1 514	1 430	963
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 767	4 545	4 698	4 237
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4 012	2 635	3 842	2 612
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	990	964	969	935
Derivative Finanzinstrumente	171	183	0*	2
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	272	247	86	107
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>11 492</b>	<b>10 956</b>	<b>11 871</b>	<b>9 754</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>29 959</b>	<b>29 108</b>	<b>29 585</b>	<b>28 579</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. Juni 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. €												
<b>Stand am 31.12.2012</b>	<b>1 177</b>	<b>1 382</b>	<b>169</b>	<b>318</b>	<b>236</b>	<b>332</b>	<b>1 055</b>	<b>-63</b>	<b>1 228</b>	<b>4 779</b>	<b>60</b>	<b>4 839</b>
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	0*	-	0*	-	0*
<b>Angepasster Stand am 31.12.2012</b>	<b>1 177</b>	<b>1 382</b>	<b>169</b>	<b>318</b>	<b>236</b>	<b>332</b>	<b>1 055</b>	<b>-63</b>	<b>1 228</b>	<b>4 779</b>	<b>60</b>	<b>4 839</b>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1 228	-1 228	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-6	-6
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-203	-203	7	-196
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	141	-23	-	-12	106	425	-	531	-	531
<b>Stand am 30.06.2013</b>	<b>1 177</b>	<b>1 382</b>	<b>310</b>	<b>295</b>	<b>236</b>	<b>320</b>	<b>1 161</b>	<b>1 590</b>	<b>-203</b>	<b>5 107</b>	<b>61</b>	<b>5 168</b>
<b>Stand am 31.12.2013</b>	<b>1 180</b>	<b>1 395</b>	<b>332</b>	<b>270</b>	<b>236</b>	<b>328</b>	<b>1 166</b>	<b>2 002</b>	<b>313</b>	<b>6 056</b>	<b>52</b>	<b>6 108</b>
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Angepasster Stand am 31.12.2013</b>	<b>1 180</b>	<b>1 395</b>	<b>332</b>	<b>270</b>	<b>236</b>	<b>328</b>	<b>1 166</b>	<b>2 002</b>	<b>313</b>	<b>6 056</b>	<b>52</b>	<b>6 108</b>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	106	-106	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-207	-207	-6	-213
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-79	-79	9	-70
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	36	10	-	2	48	-910	-	-862	-	-862
<b>Stand am 30.06.2014</b>	<b>1 180</b>	<b>1 395</b>	<b>368</b>	<b>280</b>	<b>236</b>	<b>330</b>	<b>1 214</b>	<b>1 198</b>	<b>-79</b>	<b>4 908</b>	<b>56</b>	<b>4 964</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

## Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – Juni 2014

in Mio. €	Jan. – Juni 2014	Jan. – Juni 2013 <sup>4)</sup>	April – Juni 2014	April – Juni 2013 <sup>4)</sup>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>	<b>1 407</b>	<b>1 438</b>	<b>762</b>	<b>1 601</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern	-59	-240	248	339
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	689	931	349	441
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	28	3	15	-13
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-25	1	-15	2
Beteiligungsergebnis	-22	-33	-30	-37
Zinsergebnis	140	162	65	79
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-106	-64	-40	-45
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	145	111	104	82
Veränderung des Working Capitals <sup>1)</sup>	954	1 445	193	489
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>1 744</b>	<b>2 316</b>	<b>889</b>	<b>1 337</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1 494	-1 317	-668	-618
Investitionen in Finanzanlagen	-46	-18	-18	-11
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-51	3	-35	12
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	47	5	1	5
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	0	-3	0	-3
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-4	-17	-3	-5
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-4	0	0	0
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	104	125	74	41
Zinseinnahmen	166	185	79	62
Erhaltene Dividenden	84	25	32	18
<b>Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1 198</b>	<b>-1 012</b>	<b>-538</b>	<b>-499</b>
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds <sup>2)</sup>	-552	-885	-169	-553
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	914	322	160	57
<b>Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>	<b>-836</b>	<b>-1 575</b>	<b>-547</b>	<b>-995</b>
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Aufnahme Finanzschulden	148	411	114	324
Rückführung Finanzschulden	-1 228	-730	-109	-566
Gewinnausschüttung	-213	-6	-210	-6
Zinsausgaben	-191	-232	-74	-76
<b>Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-1 484</b>	<b>-557</b>	<b>-279</b>	<b>-324</b>
<b>Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>	<b>-576</b>	<b>184</b>	<b>63</b>	<b>18</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-1	-8	5	-5
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.<sup>3)</sup></b>	<b>830</b>	<b>1 614</b>	<b>830</b>	<b>1 614</b>
Wertpapiere	2 777	3 756	2 777	3 756
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>3 607</b>	<b>5 370</b>	<b>3 607</b>	<b>5 370</b>
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel	-946	404	28	190

<sup>1)</sup> Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.

<sup>2)</sup> Inkl. Dotierung des LH Pension Trust im Vorjahr in Höhe von 300 Mio. EUR.

<sup>3)</sup> Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2014: in Höhe von 127 Mio. EUR).

<sup>4)</sup> Vorjahreszahlen angepasst um Quotenkonsolidierung Aerologic.

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 International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRS Interpretations Committee) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. Juni 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. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2014 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 zugrunde lagen. Nach dem erstmals ab dem 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 Konzern-

abschluss zu erfassen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Für das erste Halbjahr 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 gesteigener Wirtschaftlichkeitsanforderungen wesentlich verändert. Im Einklang mit dieser 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 fünf 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 Halbjahr 2014 um 169 Mio. EUR geringer aus.

### Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.07.2013 bis 30.06.2014

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
FG Unity Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.10.13		Gründung
FG Vision Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.10.13		Gründung
FL Falcon Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	25.04.14		Gründung
FL Uranus Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	25.04.14		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
Lufthansa Technik Switzerland GmbH, Basel, Schweiz		03.12.13	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 5, Salzburg, Österreich		17.04.14	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	15.02.14		Gründung
Lufthansa WorldShop GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		26.06.14	Fusion
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich	15.02.14		Gründung
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		13.06.14	Fusion
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	01.01.14		Erstmals konsolidiert



**Veränderung Konsolidierungskreis** im Zeitraum 01.07.2013 bis 30.06.2014

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
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 Finland Oy, Vantaa, Finnland	28.02.14		Kauf
Supply Chain S.à.r.l., Sennigerberg, Luxemburg	01.04.14		Erstmals konsolidiert

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

in Mio. €	Konzern 30.06.2014	Jahresabschluss 31.12.2013	Konzern 30.06.2013
<b>Vermögenswerte</b>			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	45	65	45
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	11	6	8

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

**3) Saisonalität**

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

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

in Mio. €	30.06.2014	31.12.2013
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	857	854
Aus Gewährleistungsverträgen	938	929
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	39	39
Rechtliche Risiken	53	60
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	55	107
	1 942	1 989

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 108 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2013 waren dies 167 Mio. EUR.

Aus bereits zum Jahresende 2013 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über zwei ATR ergaben sich im ersten Halbjahr 2014 Gewinne von 4 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 10 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von drei Canadair Regional Jet 700 werden bis zum Jahresende 2014 Gewinne von 1 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 9 Mio. EUR und im Folgejahr weitere finanzielle Zuflüsse von 5 Mio. EUR erwartet.

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

Seit dem 30. Juni 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 30.06.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	220	–	220
<b>Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt</b>	<b>–</b>	<b>220</b>	<b>–</b>	<b>220</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>–</b>	<b>455</b>	<b>–</b>	<b>455</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	688	–	–	688
Fremdkapitalinstrumente	1 218	1 257	–	2 475
	<b>1 906</b>	<b>1 257</b>	<b>–</b>	<b>3 163</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>1 906</b>	<b>1 932</b>	<b>–</b>	<b>3 838</b>

### Verbindlichkeiten 30.06.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	328	–	328
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	365	–	365
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>–</b>	<b>693</b>	<b>–</b>	<b>693</b>

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

\* 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
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>–</b>	<b>609</b>	<b>–</b>	<b>609</b>

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	30.06.2014
Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasste finanzielle Vermögenswerte	1	–	–	–1	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	40	–	–	–40	–
<b>Gesamt</b>	<b>41</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–41</b>	<b>–</b>

## Finanzschulden

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Bei den Anleihen entsprechen Marktwerte von 833 Mio. EUR den Börsennotierungen. Marktwerte in Höhe von 214 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. €	30.06.2014		31.12.2013	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	968	1 047	1 812	1 918
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 131	1 156	1 254	1 276
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 214	3 386	3 271	3 443
	<b>5 313</b>	<b>5 589</b>	<b>6 337</b>	<b>6 637</b>

## 6) Ergebnis je Aktie

		30.06.2014	30.06.2013
<b>„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>-0,17</b>	<b>-0,44</b>
Konzernergebnis	Mio. €	-79	-203
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		461 074 910	459 946 980
<b>„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>-0,17</b>	<b>-0,44</b>
Konzernergebnis	Mio. €	-79	-203
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	0	0
- Laufende und latente Steuern	Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	-79	-203
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		461 074 910	459 946 980

## 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–Juni 2014

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	10 639	1 148	1 308	943	128	14 166	–	–	14 166
davon Verkehrserlöse	10 113	1 128	–	–	–	11 241	–	225	11 466
Konzerninnenumsätze	319	13	780	294	190	1 596	–	–1 596	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>10 958</b>	<b>1 161</b>	<b>2 088</b>	<b>1 237</b>	<b>318</b>	<b>15 762</b>	<b>–</b>	<b>–1 596</b>	<b>14 166</b>
Operative sonstige Erträge	388	37	117	31	10	583	672	–403	852
<b>Operative Gesamterlöse</b>	<b>11 346</b>	<b>1 198</b>	<b>2 205</b>	<b>1 268</b>	<b>328</b>	<b>16 345</b>	<b>672</b>	<b>–1 999</b>	<b>15 018</b>
<b>Operative betriebliche Aufwendungen</b>	<b>11 442</b>	<b>1 164</b>	<b>1 999</b>	<b>1 250</b>	<b>317</b>	<b>16 172</b>	<b>718</b>	<b>–1 986</b>	<b>14 904</b>
davon Materialaufwand	7 241	827	1 024	542	57	9 691	67	–1 494	8 264
davon Personalaufwand	2 089	195	617	462	124	3 487	163	–4	3 646
davon Abschreibungen (planmäßig)	546	30	45	31	17	669	18	0	687
davon operative sonstige Aufwendungen	1 566	112	313	215	119	2 325	470	–488	2 307
<b>Operatives Ergebnis<sup>1)</sup></b>	<b>–96</b>	<b>34</b>	<b>206</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>173</b>	<b>–46</b>	<b>–13</b>	<b>114</b>
Übrige Segmenterträge	69	4	20	1	0*	94	32	9	135
Übrige Segmentaufwendungen	12	0*	1	1	0*	14	8	22	44
davon außerplanmäßige Abschreibungen	9	–	–	–	–	9	–	–	9
Ergebnis Equity-Bewertung	–5	6	7	–3	–	5	–	–	5
<b>Segmentergebnis<sup>2)</sup></b>	<b>–44</b>	<b>44</b>	<b>232</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>258</b>	<b>–22</b>	<b>–26</b>	<b>210</b>
Übriges Finanzergebnis									–269
Ergebnis vor Ertragsteuern									–59
Segmentvermögen <sup>3)</sup>	15 980	1 292	3 382	1 396	241	22 291	1 790	5 878	29 959
davon aus Equity-Bewertung	73	37	162	112	–	384	6	–	390
Segmentschulden <sup>4)</sup>	13 866	588	1 599	750	226	17 029	1 836	6 130	24 995
Segmentinvestitionen <sup>5)</sup>	1 231	151	64	48	12	1 506	4	38	1 548
davon aus Equity-Bewertung	–	–	1	–	–	1	–	–	1
Mitarbeiter zum Stichtag	55 305	4 636	19 936	32 531	2 726	115 134	3 958	–	119 092

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

<sup>2)</sup> Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

<sup>3)</sup> Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern“ sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.

<sup>4)</sup> Sämtliche Schulden mit Ausnahme der Finanzschulden, Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften, derivative Finanzinstrumente, sonstige Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverpflichtungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Schulden ausgewiesen.

<sup>5)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

**Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern** Januar–Juni 2013

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	10 914	1 206	1 298	919	127	14 464	–	–	14 464
davon Verkehrserlöse	10 374	1 183	–	–	–	11 557	–	223	11 780
Konzerninnenumsätze	319	13	742	290	177	1 541	–	–1 541	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>11 233</b>	<b>1 219</b>	<b>2 040</b>	<b>1 209</b>	<b>304</b>	<b>16 005</b>	<b>–</b>	<b>–1 541</b>	<b>14 464</b>
Operative sonstige Erträge	532	49	92	32	9	714	629	–370	973
<b>Operative Gesamterlöse</b>	<b>11 765</b>	<b>1 268</b>	<b>2 132</b>	<b>1 241</b>	<b>313</b>	<b>16 719</b>	<b>629</b>	<b>–1 911</b>	<b>15 437</b>
<b>Operative betriebliche Aufwendungen</b>	<b>11 829</b>	<b>1 206</b>	<b>1 913</b>	<b>1 222</b>	<b>308</b>	<b>16 478</b>	<b>778</b>	<b>–1 892</b>	<b>15 364</b>
davon Materialaufwand	7 499	876	955	532	58	9 920	55	–1 420	8 555
davon Personalaufwand	2 043	199	600	458	122	3 422	189	–3	3 608
davon Abschreibungen (planmäßig)	706	14	48	32	18	818	20	1	839
davon operative sonstige Aufwendungen	1 581	117	310	200	110	2 318	514	–470	2 362
<b>Operatives Ergebnis<sup>1)</sup></b>	<b>–64</b>	<b>62</b>	<b>219</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>241</b>	<b>–149</b>	<b>–19</b>	<b>73</b>
Übrige Segmenterträge	42	5	8	1	0*	56	67	–41	82
Übrige Segmentaufwendungen	108	1	4	0*	2	115	2	38	155
davon außerplanmäßige Abschreibungen	100	–	–	–	–	100	–	–	100
Ergebnis Equity-Bewertung	–3	8	5	1	–	11	–	–	11
<b>Segmentergebnis<sup>2)</sup></b>	<b>–133</b>	<b>74</b>	<b>228</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>193</b>	<b>–84</b>	<b>–98</b>	<b>11</b>
Übriges Finanzergebnis									–251
Ergebnis vor Ertragsteuern									–240
Segmentvermögen <sup>3)</sup>	15 526	1 092	3 169	1 328	240	21 355	1 573	6 657	29 585
davon aus Equity-Bewertung	49	51	194	107	–	401	6	–	407
Segmentsschulden <sup>4)</sup>	13 198	534	1 554	764	183	16 233	1 713	6 472	24 418
Segmentinvestitionen <sup>5)</sup>	1 108	129	40	33	12	1 322	5	25	1 352
davon aus Equity-Bewertung	–	–	4	11	–	15	–	–	15
Mitarbeiter zum Stichtag	54 881	4 620	19 777	30 912	2 721	112 911	3 977	–	116 888

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

<sup>2)</sup> Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

<sup>3)</sup> Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern“ sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.

<sup>4)</sup> Sämtliche Schulden mit Ausnahme der Finanzschulden, Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften, derivative Finanzinstrumente, sonstige Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverpflichtungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Schulden ausgewiesen.

<sup>5)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

## Angaben nach Regionen Januar–Juni 2014

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

\* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

## Angaben nach Regionen Januar–Juni 2013

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	7 699	3 638	1 749	1 562	393	1 411	334	194	11 780
Andere Betriebserlöse	1 163	426	692	513	88	506	142	93	2 684
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>8 862</b>	<b>4 064</b>	<b>2 441</b>	<b>2 075</b>	<b>481</b>	<b>1 917</b>	<b>476</b>	<b>287</b>	<b>14 464</b>

\* 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 einerseits 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

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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, 29. Juli 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

## Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Deutschen Lufthansa AG, Köln, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2014, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

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

Düsseldorf, den 30. Juli 2014

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Andreas Menke  
Wirtschaftsprüfer

Dr. Bernd Roese  
Wirtschaftsprüfer



## Impressum

### Herausgeber

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

Registereintragung:  
Amtsgericht Köln HRB 2168

### Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)  
Anne Katrin Brodowski  
Christian Schmidt

Deutsche Lufthansa AG,  
Investor Relations

### Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte  
GmbH & Co. KG, Hamburg

ISSN 1616-0231

## Kontakt

### Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

### Gregor Schleussner

+49 69 696–28012

### 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](mailto:investor.relations@dlh.de)

Geschäftsberichte in deutscher  
und englischer Sprache können über  
unseren Bestellservice im Internet  
– [www.lufthansagroup.com/investor-  
relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-<br/>relations) – oder unter oben genannter  
Adresse angefordert werden.

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:  
[www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations)

## Finanzkalender 2014/2015

### 2014

**30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht  
Januar – September 2014

### 2015

**12. März** Bilanz-Presskonferenz 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 2. 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.

