



Die Lufthansa Group

Kennzahlen Lufthansa Group	Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. ¹⁾ 2014	Veränderung in %	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. ¹⁾ 2014	Veränderung in %	
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	24 304	22 624	7,4	8 939	8 458	5,7
davon Verkehrserlöse	Mio. €	19 387	18 460	5,0	7 264	6 994	3,9
EBIT ¹⁾	Mio. €	1 663	1 048	58,7	1 200	832	44,2
Adjusted EBIT	Mio. €	1 693	988	71,4	1 225	810	51,2
EBITDA ¹⁾	Mio. €	2 932	2 111	38,9	1 616	1 199	34,8
Konzernergebnis	Mio. €	1 748	482	262,7	794	561	41,5
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	33 159	30 961	7,1	–	–	–
Eigenkapitalquote	%	18,6	15,2	3,4 P.	–	–	–
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2 346	2 262	3,7	–	–	–
Operativer Cashflow	Mio. €	3 160	2 052	54,0	633	308	105,5
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 931	2 235	–13,6	433	687	–37,0
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen							
EBIT-Marge	%	6,8	4,6	2,2 P.	13,4	9,8	3,6 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	7,0	4,4	2,6 P.	13,7	9,6	4,1 P.
EBITDA-Marge	%	12,1	9,3	2,8 P.	18,1	14,2	3,9 P.
Lufthansa Aktie							
Quartalsabschlusskurs	€	12,43	12,51	–0,6	–	–	–
Ergebnis pro Aktie	€	3,78	1,05	261,3	1,72	1,22	41,0
Leistungsdaten²⁾							
Fluggäste	Tsd.	83 017	81 157	2,3	32 093	31 270	2,6
Sitzladefaktor	%	81,2	80,6	0,6 P.	86,0	85,0	1,0 P.
Fracht und Post	Tsd. t	1 387	1 416	–2,0	459	482	–4,8
Fracht-Nutzladefaktor	%	65,8	69,2	–3,4 P.	62,5	67,3	–4,8 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	32 320	31 414	2,9	11 748	11 457	2,5
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	24 178	23 751	1,8	9 066	8 944	1,4
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,8	75,6	–0,8 P.	77,2	78,1	–0,9 P.
Flüge	Anzahl	764 376	762 961	0,2	273 522	271 572	0,7
Mitarbeiter							
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	119 391	119 023	0,3	119 391	119 023	0,3

¹⁾ Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 29. Oktober 2015.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	37	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	38	Impressum/Kontakt
25	Zwischenabschluss		Finanzkalender 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein halbes Jahr ist vergangen, seit die Lufthansa Group von der größten Katastrophe ihrer Unternehmensgeschichte getroffen wurde. Niemand von uns wird den Absturz der 4U 9525 am 24. März 2015 jemals vergessen. Dem Schmerz der Angehörigen stehen wir nach wie vor in Demut gegenüber. Der Flugbetrieb und der gesamte Aviation-Konzern konnten und durften jedoch auch nach dem tragischen Unglück nicht stillstehen. Denn nach Sicherheit ist die Zukunftsfähigkeit oberste Priorität der Lufthansa Group.

Im September haben wir daher eine umfangreiche Reorganisation beschlossen. Die Organisation wird über alle Geschäftsfelder hinweg in den kommerziellen, operativen und administrativen Funktionen enger verzahnt und deutlich stärker funktional ausgerichtet. Dabei soll die Steuerung der Netz-Airlines künftig nach einheitlichen Prozessen erfolgen, damit den Kunden der Lufthansa Group über Drehkreuze und Fluggesellschaften hinweg ein nahtloses Reiseerlebnis geboten werden kann. Gleichzeitig schafft die Neuausrichtung wichtige Voraussetzungen, um die neue Eurowings als Zweitmarke zu etablieren und in unseren Heimatmärkten als führende Punkt-zu-Punkt-Airline zu positionieren. Die Service-Gesellschaften sollen auch weiterhin die Wachstumschancen, vor allem in den Bereichen Technik, Catering und Financial Services, aktiv erschließen und werden aus diesem Grund nach wie vor eigenständig gesteuert werden.

Dass wir mit unserer strategischen Weiterentwicklung auf dem richtigen Weg sind, bestätigt die erfreuliche wirtschaftliche Entwicklung während der ersten neun Monate des laufenden Geschäftsjahres. Trotz des nach wie vor sehr volatilen Marktumfelds und der erneuten Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit ist es uns gelungen, eine solide Ergebnisverbesserung zu erreichen. Das Adjusted EBIT, unsere führende Kennzahl für die operative Entwicklung der Lufthansa Group, haben wir in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres um mehr als 70 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR gesteigert.

Die deutliche Verbesserung der Ergebnisse resultiert in erster Linie aus der positiven Entwicklung der Passagier-Airlines, die ihren Umsatz und ihr Ergebnis deutlich steigern konnten. Maßgeblich

dazu beigetragen haben die nach wie vor niedrigen Treibstoffkosten, die Produktverbesserungen bei Lufthansa Passage sowie eine deutliche Ergebnisverbesserung bei Germanwings. Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs zeigten erneut eine stabile Ergebnisentwicklung, während Lufthansa Cargo bedingt durch eine wachsende Überkapazität im Markt eine rückläufige Ergebnisentwicklung verzeichnete.

Nach heutigem Stand werden wir auch in den beiden kommenden Jahren deutlich von niedrigeren Treibstoffpreisen profitieren. Dies kann und darf die strukturelle Verbesserung unserer Kostenposition im Wettbewerb allerdings nicht ersetzen. Deshalb konzentrieren sich die Passagier-Airlines in der Lufthansa Group auch weiterhin vornehmlich auf eine Verbesserung ihrer Marge. Wachstum in der Flotte soll erst wieder stattfinden, wenn hier zukunftsfähige Strukturen erreicht worden sind. Stattdessen wird die neue Eurowings der Wachstumsmotor in der Lufthansa Group und ein wichtiger Baustein für die Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit sein.

In diesem Kontext stehen auch unsere Gespräche mit allen Tarifpartnern. Unser Ziel sind Abschlüsse, die die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens sichern. Ein wichtiges Element ist dabei auch die Einigung auf eine zeitgemäße und damit für das Unternehmen günstigere betriebliche Alters- und Übergangsversorgung.


Mit Blick auf das laufende Geschäft erwarten wir nach dem erfreulichen Verlauf insbesondere des dritten Quartals nun für das Geschäftsjahr 2015 ein Adjusted EBIT von 1,75 bis 1,95 Mrd. EUR. Kosten für mögliche Streiks im vierten Quartal sind in dieser Prognose nicht enthalten. Treiber und wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben vor allem der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack sowie die Wechselkursentwicklung des Euros insbesondere zum US-Dollar und zum Schweizer Franken.

Sehr geehrte Damen und Herren, die Lufthansa Group erwartet in diesem Jahr das beste operative Ergebnis ihrer Geschichte. Wir sind stolz auf diese Entwicklung, lassen uns aber nicht davon ablenken, auch weiter hart an der Zukunftsfähigkeit des größten Aviation-Konzerns der Welt zu arbeiten.

Schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen.



Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender



Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines,
Logistik und IT



Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und Aviation Services



Dr. Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Personal und Recht

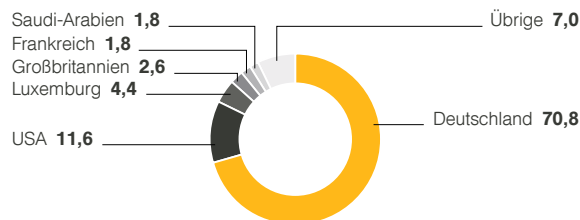
Lufthansa Aktie

Die Lufthansa Aktie verzeichnete im dritten Quartal 2015 einen Anstieg um 5,4 Prozent. Der Vergleichsindex DAX fiel im selben Zeitraum um 15,5 Prozent. Mit einem Kurs von 12,43 EUR zum 30. September lag die Aktie zwar noch immer um 10,2 Prozent unter dem Wert des Jahresbeginns, die schwache Entwicklung in der ersten Jahreshälfte konnte aber teilweise wieder aufgeholt werden.

Zum Quartalsende empfahlen neun Analysten die Lufthansa Aktie zum Kauf, zehn Analysten empfahlen, die Aktie zu halten, und zehn zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 13,24 EUR.

Per Ende September 2015 befand sich die Lufthansa Aktie zu 100 Prozent in Streubesitz. 70,8 Prozent der Aktien wurden dabei von deutschen Investoren gehalten. Der größte Einzelaktionär war unverändert Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent.

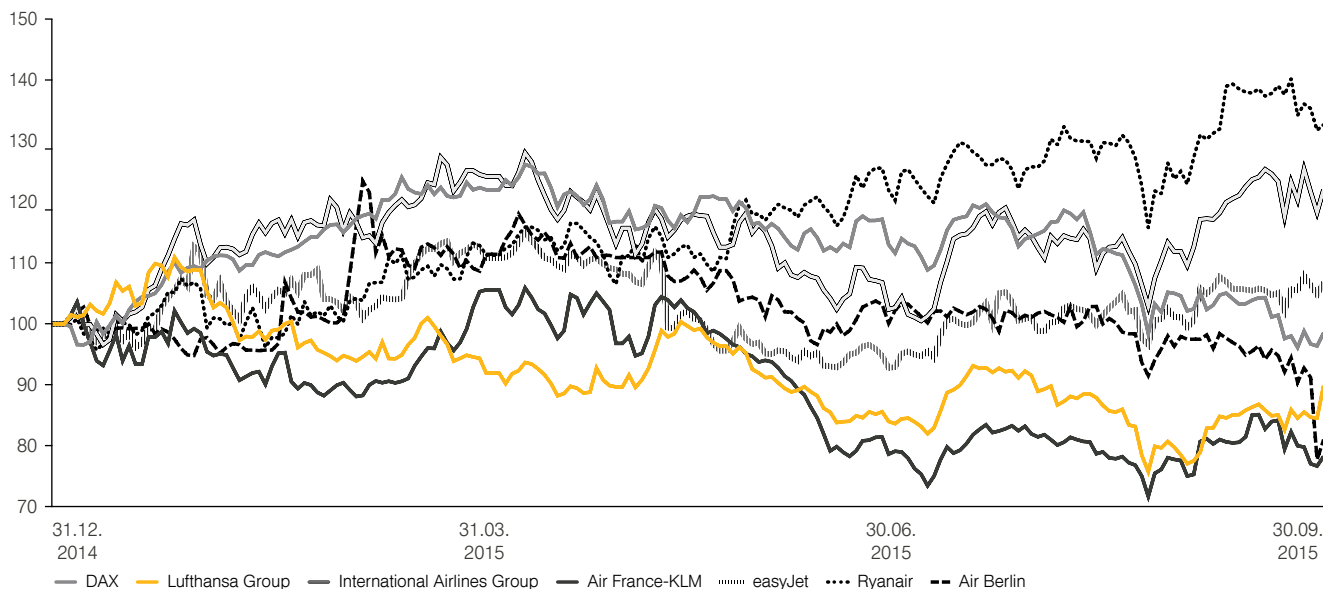
Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 30.09.2015 in %



Streubesitz: 100%

Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auf der Webseite www.lufthansagroup.com/investor-relations zur Verfügung gestellt.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2014, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

BIP-Wachstum 2015 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2015.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftliche Lage Die Weltwirtschaft ist im dritten Quartal 2015 um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Das Wachstum im Vorjahreszeitraum betrug 2,7 Prozent. Die am stärksten wachsende Weltregion war Asien/Pazifik mit einer Wachstumsrate von 4,5 Prozent (Vorjahr: 4,4 Prozent). In Nordamerika wuchs die Wirtschaft um 2,0 Prozent (Vorjahr: 2,9 Prozent). Die wirtschaftliche Entwicklung in den Ländern der Europäischen Union hat sich stabilisiert und betrug im dritten Quartal 2015 1,9 Prozent (Vorjahr: 1,3 Prozent). Die Wirtschaftsleistung in Lateinamerika schrumpfte um 0,7 Prozent (Vorjahr: +0,8 Prozent).

Der Treibstoffpreis ist ein zentraler Faktor in der Kostenentwicklung der Lufthansa Group. Um die sich daraus ergebenden Risiken zu begrenzen, betreibt das Unternehmen für den Treibstoff ein systematisches Risikomanagement mit regelbasierter Sicherungsstrategie mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten. Dadurch gibt es auch Zeiträume, in denen keine positiven Ergebnisbeiträge aus der Treibstoffpreissicherung erzielt werden.

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 57,33 USD/bbl auf 48,37 USD/bbl zum 30. September 2015 gefallen. Der Durchschnittspreis betrug in den ersten drei Quartalen 56,59 USD/bbl und lag um 47,1 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, auf einem 7,7 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der durchschnittliche Kerosinpreis um 42,4 Prozent gegenüber Vorjahr. So führte das Preissicherungsergebnis im Betrachtungszeitraum zu einer Belastung des Ergebnisses um 679 Mio. EUR. Insgesamt sanken die Treibstoffkosten in den ersten neun Monaten um 13,2 Prozent auf 4,5 Mrd. EUR.

Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gegenüber allen für die Lufthansa Group relevanten Währungen ab. Auf der Kostenseite wirkte sich der um 17,8 Prozent aufgewertete US-Dollar negativ aus. Die allgemeine Euro-Schwäche hatte demgegenüber

auf der Erlösseite eine positive Auswirkung zur Folge. Durchschnittlich wertete der Euro gegenüber dem Japanischen Yen um 3,4 Prozent, gegenüber dem Schweizer Franken um 12,8 Prozent, gegenüber dem Chinesischen Renminbi um 16,7 Prozent und gegenüber dem Britischen Pfund um 10,4 Prozent ab. Insgesamt belasteten Währungseffekte das EBIT in den ersten neun Monaten mit 176 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.09.2015
ICE Brent	in USD/bbl	42,69	67,77	56,59	48,37
Kerosin	in USD/t	439,00	641,25	552,51	472,75
USD	1 EUR/USD	1,0492	1,2099	1,1143	1,1153
JPY	1 EUR/JPY	126,4900	144,8000	134,7123	136,1900
CHF	1 EUR/CHF	0,9882	1,2031	1,0618	1,0430
CNY	1 EUR/CNY	6,5664	7,5065	6,9603	6,9128
GBP	1 EUR/GBP	0,6947	0,7860	0,7273	0,7093

Der für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen relevante Rechnungszins stieg seit Jahresbeginn von 2,6 Prozent auf 2,9 Prozent zum 30. September 2015. Im Wesentlichen bedingt durch diesen stichtagsbezogenen Bewertungseffekt fielen die Pensionsrückstellungen gegenüber dem Jahresabschluss 2014 um 4,8 Prozent auf 6,9 Mrd. EUR.

Branchenentwicklung Das anhaltende weltweite Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen aus. So stiegen nach Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) die weltweit verkauften Passagierkilometer in den ersten acht Monaten des Jahres um 6,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an. Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten wiesen nach wie vor das stärkste Wachstum aus und konnten in den ersten acht Monaten des Jahres 12,6 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen. Airlines aus Asien wuchsen um 9,1 Prozent, Airlines aus Lateinamerika um 6,4 Prozent. Europäische Fluggesellschaften konnten ein Wachstum von 5,3 Prozent erzielen, während nordamerikanische Airlines um 3,8 Prozent zulegten. Mit einem weltweiten Wachstum von 4,3 Prozent entwickelte sich auch das Premium-Segment positiv.

Das globale Frachtgeschäft entwickelte sich unverändert schwächer als das Passagiergeschäft. Die weltweit verkauften Tonnenkilometer stiegen in den ersten acht Monaten zwar um 2,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, regional war die Entwicklung jedoch noch stärker differenziert als im Passagierverkehr. Airlines aus dem Mittleren Osten erzielten mit 13,4 Prozent auch hier das größte Wachstum. Anbieter aus Asien konnten um 3,6 Prozent zulegen. Europäische Fluggesellschaften lagen um 0,4 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Anbieter aus Nordamerika verzeichneten einen Rückgang um 1,5 Prozent, Airlines aus Lateinamerika um 6,8 Prozent.

Das Geschäft mit Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen an Flugzeugen entwickelte sich wie bereits im Vorjahr auch im aktuellen Jahr positiv. 2014 wuchs der Markt um 2,4 Prozent.

Regional war das Wachstum in Asien mit 4,4 Prozent besonders stark ausgeprägt. In Amerika ließ das geringe Flottenwachstum die Nachfrage mit 0,2 Prozent unterdurchschnittlich ausfallen. Das Wachstum in den Regionen Europa, Afrika und Mittlerer Osten lag bei 3,1 Prozent und wurde im Wesentlichen durch den Wachstumsmarkt Mittlerer Osten bestimmt.

Mit dem weltweiten Passagierwachstum stieg die Nachfrage nach Bordservicekonzepten, wie sie von LSG Sky Chefs angeboten werden. Das Nachfragewachstum fiel jedoch regional unterschiedlich aus. Zudem erwarteten Airline-Kunden in Abhängigkeit von ihrem jeweiligen Geschäftsmodell zunehmend differenzierte Bordservicekonzepte. Diese reichen von erlössteigernden Bordverkaufsprogrammen über flexible Hybridlösungen bis hin zu imageprägenden Premium-Angeboten.

Air France beabsichtigt nach dem Scheitern von Verhandlungen mit der Pilotengewerkschaft SNPL über höhere Produktivitäten, ihre Langstreckenflotte in den kommenden Jahren zu verkleinern, Flugverbindungen zu streichen und die Anzahl der Mitarbeiter entsprechend zu reduzieren. Der konkrete Abbau soll in weiteren Gesprächen nun ausgestaltet werden. Der Vorstand von Air France wies allerdings darauf hin, dass dieses Vorgehen noch unterbunden werden kann, falls die Verhandlungen konstruktiv weitergeführt werden und Ergebnisse im Sinne der Profitabilitätssteigerung des Unternehmens erzielt werden können.

Air France-KLM und China Southern Airlines sind eine Frachtpartnerschaft eingegangen. Die Cargo-Sparte von Air France-KLM, Martinair Cargo, wird dadurch über das Frachtdrehkreuz Guangzhou Zugriff auf die wichtigsten Städte in Australien haben. Zugleich kann sie auf Kapazitäten in Frachtfliegern auf den Strecken zwischen Guangzhou nach Hanoi oder Ho-Chi-Minh-Stadt zugreifen.

Turkish Airlines und die polnische Fluggesellschaft LOT wollen eine strategische Partnerschaft eingehen. Beide Unternehmen einigten sich in einer Absichtserklärung auf die Zusammenarbeit auf dem türkischen und polnischen Markt sowie darüber hinaus. Die Partnerschaft könnte zukünftig in einem Joint Venture münden.

Air Berlin arbeitet momentan an einem Sanierungskonzept. Geschäftsmodell und Streckennetz sollen neu ausgerichtet werden. Offen ist derzeit, ob die gemeinsame Vermarktung von Etihad- und Air Berlin-Flügen, welche das Kernelement der Kooperation beider Airlines darstellt, vom deutschen Bundesverkehrsministerium nach Januar 2016 weiter erlaubt wird.

Ryanair beabsichtigt, ihren Marktanteil in Deutschland weiter zu steigern und in den nächsten Jahren hinter Lufthansa Passage einschließlich Germanwings die Nummer zwei in Deutschland zu werden. Ab Oktober 2015 soll in Berlin die sechste deutsche Ryanair-Basis eröffnet werden. Auch andere Low-Cost-Airlines haben umfangreiche Wachstumspläne für Deutschland angekündigt.

Die Star Alliance, die am längsten bestehende und größte Airline-Allianz weltweit, wurde vom Australian Business Traveller zur besten Airline-Allianz der Welt ausgezeichnet.

Geschäftsverlauf

Die Lufthansa Group verzeichnete in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres eine erfreuliche Entwicklung. Der Umsatz stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor allem währungsbedingt deutlich an. Das Adjusted EBIT konnte erheblich gesteigert werden. Die Verbesserung beruhte insbesondere auf der positiven Entwicklung der Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe. Maßgeblich hierfür waren niedrige Treibstoffkosten und eine, vor allem durch Währungseffekte erzielte, positive Entwicklung der Verkehrserlöse. Weitere Treiber der positiven Geschäftsentwicklung waren der Abschluss des Einbaus der neuen First Class- und Business Class-Sitze bei Lufthansa Passage sowie eine deutliche Ergebnisverbesserung bei Germanwings. Lufthansa Cargo litt in den letzten Monaten unter der steigenden Überkapazität im Markt und verzeichnete im Betrachtungszeitraum rückläufige Ergebnisse. Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs konnten hingegen eine solide Ergebnisverbesserung in den ersten neun Monaten des Jahres erzielen.

Wesentliche Ereignisse Ein halbes Jahr nach dem tragischen Unglück des Germanwings-Flugs 4U 9525 betreut die Lufthansa Group nach wie vor die Angehörigen der Opfer und koordiniert die Arbeiten zur Sanierung der Unglücksstelle. Eine Gedenktafel für die Opfer wurde vor der Germanwings-Zentrale in Köln errichtet. Des Weiteren haben der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa Group, Herr Carsten Spohr, und der Sprecher der Germanwings-Geschäftsführung, Herr Thomas Winkelmann, in Begleitung des Vorsitzenden des Lufthansa Konzernbetriebsrats, Herrn Jürgen Jennerke, und des Vorsitzenden der Flugbegleitergewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter (UFO), Herrn Nicoley Baubles, einen Kranz an der Absturzstelle im französischen Le Vernet niedergelegt.

Nach einem Streik der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) auf allen Kurzstreckenverbindungen von Lufthansa Passage und Germanwings am 9. September 2015, der einem Streik der Langstreckenflüge von Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo am Tag zuvor folgte, hat das Landesarbeitsgericht am selben Tag per einstweiliger Verfügung entschieden, diesen Streik mit sofortiger Wirkung zu untersagen. Das Landesarbeitsgericht bezeichnete den Streik der VC als „evident rechtswidrig“. Die VC verfolge mit ihrem Streik nicht nur den Abschluss eines neuen Tarifvertrags Übergangsversorgung, sondern als wesentliches Streikziel zumindest auch die Verhinderung des Auf- und Ausbaus des sogenannten Wings-Konzepts. Die Neugründung sowie der Ausbau der neuen Eurowings seien aber „kein tariflich regelbares Streikziel“. Der Lufthansa Konzern und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) streben an, bis Ende November 2015 für rund 30.000 Bodenmitarbeiter des Konzerns in Deutschland einen Tarifabschluss zu erzielen. Für das Geschäftsjahr 2015 hat der Lufthansa Konzern eine Einmalzahlung für die von der Tarifverhandlung betroffenen Bodenmitarbeiter vorgeschlagen. Die Tarifpartner wollen darüber hinaus ein zukunftsfähiges System zur betrieblichen Altersversorgung vereinbaren. Auf dieser Basis soll dann über die Vergütungsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 verhandelt werden. Die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) hat den für den 1. Juli 2015 angekündigten Streik am 30. Juni 2015 abgesagt. Lufthansa hatte der UFO am 30. Juni 2015 ein neues Angebot vorgelegt.

Anschließend haben Lufthansa und die Gewerkschaft ihre Verhandlungen zu zahlreichen Tarifthemen fortgesetzt.

Der Aufsichtsrat der Lufthansa Group hat am 16. September 2015 die vom Vorstand beschlossene Reorganisation des Konzerns genehmigt. Die Organisation wird über alle Geschäftsfelder hinweg in den kommerziellen, operativen und administrativen Funktionen enger verzahnt und deutlich stärker funktional ausgerichtet. Dabei soll die Steuerung der Netz-Airlines künftig nach einheitlichen Prozessen erfolgen, sodass den Kunden der Lufthansa Group über Drehkreuze und Fluggesellschaften hinweg ein nahtloses Reiseerlebnis geboten werden kann. Gleichzeitig schafft die Neuausrichtung wichtige Voraussetzungen, um die neue Eurowings als Zweitmarke zu etablieren und in den Heimatmärkten der Lufthansa Group als marktführende Punkt-zu-Punkt-Airline zu positionieren. Die Service-Gesellschaften sollen auch weiterhin die Wachstumschancen, vor allem in den Bereichen Technik, Catering und Financial Services, aktiv erschließen und werden aus diesem Grund nach wie vor eigenständig gesteuert werden.

Im September konnte das umfangreiche Kabinenerneuerungsprogramm bei Lufthansa Passage abgeschlossen werden. Bei der Airline sind nur noch Flugzeuge mit neuester Kabinenausstattung im Liniendienst unterwegs. In den vergangenen drei Jahren wurden 106 Langstrecken-Flugzeuge der Lufthansa Passage in der Business und Economy Class mit einer modernisierten Kabine und neuen Sitzen ausgestattet. In 76 Flugzeugen wurde zudem die neue First Class-Kabine eingebaut. Die Nachrüstung der Premium Economy Class wird noch im vierten Quartal bei allen 106 Lufthansa Langstreckenflugzeugen abgeschlossen werden.

Die weitere Entwicklung und Implementierung von neuen, direkten Buchungswegen im Rahmen der Modernisierung der Vertriebsstrukturen der Lufthansa Group schreitet voran. Seit 1. September 2015 werden die Kosten für Buchungen über globale Reservierungssysteme (GDS) transparent und verursachungsgerecht verteilt. Die „Distribution Cost Charge“ (DCC) in Höhe von 16,00 EUR wird für jedes über ein GDS ausgestellte Ticket berechnet. Kunden der Lufthansa Group können ihre Flugtickets jedoch weiterhin ohne dieses neue Entgelt erwerben, indem sie direkt über die Websites der Airlines, über die Service Center oder an den Ticketschaltern der Flughäfen buchen. Den Reisebüros und Firmenkunden steht ein Onlineportal als alternativer Buchungsweg zur Verfügung.

Mitarbeiter und Management Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat am 16. September 2015 eine neue Geschäftsverteilung für den Vorstand genehmigt. Mitglieder des Vorstands werden auch weiterhin Herr Carsten Spohr, Herr Karl Ulrich Garnadt, Herr Harry Hohmeister, Frau Simone Menne und Frau Dr. Bettina Volkens sein. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung Herrn Harry Hohmeister und Frau Dr. Bettina Volkens jeweils für weitere fünf Jahre als Vorstandsmitglied und Frau Dr. Bettina Volkens darüber hinaus als Arbeitsdirektorin bestellt. Der Vorsitz des Vorstands obliegt weiterhin Herrn Carsten Spohr. Herr Harry Hohmeister wird ab 1. Januar 2016 im Vorstandsressort Hub Management die kommerzielle Steuerung der Drehkreuze der Lufthansa Group mit ihren Premium-Airlines Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines funktional verantworten. Die Punkt-zu-Punkt-Verkehre mit

der Verantwortung für die Eurowings Group werden in dem neuen Vorstandsressort Eurowings und Aviation Services angesiedelt, das Herr Karl Ulrich Garnadt übernehmen wird. Frau Simone Menne führt weiterhin das Ressort Finanzen, welches um die Konzern-IT ergänzt wird. Die Verantwortung für das Ressort Personal und Recht verbleibt bei Frau Dr. Bettina Volkens.

Im Rahmen der Reorganisation wurde ebenfalls beschlossen, den Passagevorstand als Führungsgremium der Lufthansa Passage aufzulösen. Die Lufthansa Passage soll jeweils durch einen Hub Manager in Frankfurt und München geführt und funktional von den Mitgliedern des Vorstands in ihrer jeweiligen Rolle verantwortet werden. Die Reorganisation zielt auf eine stärker funktionale Ausrichtung der Organisationsstruktur ab. In diesem Zusammenhang wird die Anzahl der Führungsebenen unterhalb des Vorstands von vier auf drei reduziert. Die Anzahl der Führungspositionen soll um insgesamt rund 15 Prozent verringert werden. Die Umsetzung der Reorganisation wird am 1. Januar 2016 beginnen und ermöglicht das Heben von Kosten- und Erlössynergien, die bei vollständiger Umsetzung voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2019 einen Ergebnisbeitrag von rund 500 Mio. EUR pro Jahr liefern sollen.

Weitere Informationen zur Reorganisation sind auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations verfügbar.

Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2014 beziehungsweise 30. September 2014 sind in der Tabelle [auf S. 30](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Auch aus den erstmals ab 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. Weitere Informationen befinden sich im Anhang [ab S. 30](#).

Im Zuge der Aufspaltung der zuvor in eine GmbH & Co. KG umgewandelten Lufthansa Systems AG auf die Bereiche Airline Solutions, Industry Solutions und IT-Infrastruktur und des vereinbarten Verkaufs der IT-Infrastruktur an die IBM-Gruppe wurde IT Services als eigenständiges strategisches Geschäftsfeld der Lufthansa Group zu Anfang des Jahres 2015 aufgegeben. Für weitere Informationen wird auf die veränderte Segmentberichterstattung im Anhang [ab S. 35](#) verwiesen.

Mit erstmaliger Wirkung für das Geschäftsjahr 2015 hat die Lufthansa Group im Vorjahr die Ablösung des CVA als zentrale Steuerungsgröße im Rahmen der wertorientierten Unternehmensführung beschlossen. Nach Abwägung verschiedener Alternativen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG entschieden, den CVA durch die Kennzahlen Earnings After Cost of Capital (EACC) und Return On Capital Employed (ROCE) abzulösen, welche die Wertorientierung im Unternehmen noch stärker verankern sollen. Für weitere Informationen wird [auf S. 30 f.](#) des Geschäftsberichts 2014 verwiesen. Als absolute Wertbeitragsgröße wird das EACC ausgehend von einem in der Berichtsperiode erzielten Earnings

Before Interest and Taxes (EBIT) ermittelt. Als führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose dient ab dem Geschäftsjahr 2015 das Adjusted EBIT. Es bereinigt das EBIT um Ergebniseffekte aus der Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie Bewertungseffekte aus Pensionsrückstellungen und außerplanmäßigen Abschreibungen.

Mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen ergeben sich auch Auswirkungen auf die Struktur und Erläuterung der Ertragslage. Die grundsätzliche Kommentierung der Ertrags- und Aufwandsentwicklung in der Berichtsperiode erfolgt nunmehr auf der Grundlage des EBIT mit einer sich daran anschließenden Erläuterung der Überleitungen auf das Adjusted EBIT. Im Zuge dieser Umstellung wurden zum Zwecke einer besseren Nachvollziehbarkeit der wesentlichen Ergebnisgrößen die nachfolgend dargestellten Änderungen im Ausweis innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Das Ergebnis aus Beteiligungen wird seit Anfang des Jahres als Bestandteil des EBIT ausgewiesen. Die früher im betrieblichen Ergebnis erfassten Ergebniseffekte aus der Bewertung und Realisierung von Finanzschulden werden seitdem in den übrigen Finanzposten erfasst und damit gemeinsam mit den darauf abgeschlossenen Zins- beziehungsweise Währungssicherungen in einer Ergebniszeile ausgewiesen. Die früher unter den übrigen Finanzposten erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen werden mit dem Geschäftsjahr 2015 wie die außerplanmäßigen Abschreibungen auf sonstige Vermögenswerte im betrieblichen Ergebnis dargestellt. Darüber hinaus werden die bisher unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Ergebnisse aus dem Verkauf kurzfristiger Finanzinvestitionen ab 2015 innerhalb des Zinsergebnisses ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweis-systematik angepasst.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	83 017	81 157	2,3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	210 477	204 391	3,0
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	170 824	164 833	3,6
Sitzladefaktor	%	81,2	80,6	0,6 P.
Fracht/Post	Tsd. t	1 387	1 416	-2,0
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	11 241	10 916	3,0
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 398	7 553	-2,0
Fracht-Nutzladefaktor	%	65,8	69,2	-3,4 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	32 320	31 414	2,9
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	24 178	23 751	1,8
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,8	75,6	-0,8 P.
Flüge	Anzahl	764 376	762 961	0,2

* Vorjahreszahlen angepasst.

Umsatz und Erträge Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group erhöhten in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 die Verkehrsleistung im Passagiergeschäft gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Angebot und Absatz im Passagiergeschäft konnten um 3,0 Prozent beziehungsweise 3,6 Prozent gesteigert werden. Es wurden mit 83,0 Mio. um 2,3 Prozent mehr Passagiere befördert als im Vorjahreszeitraum. Die Verkehrsleistung im Frachtgeschäft ging demgegenüber zurück. Die beförderte Fracht und Post verminderte sich auf 1,4 Mio. Tonnen (-2,0 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

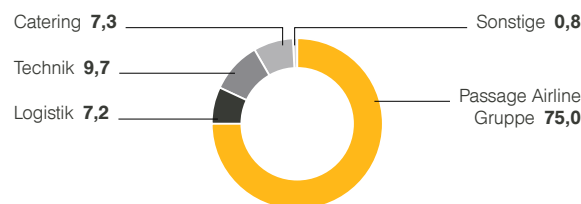
Umsatz und Erträge

	Jan. – Sept. 2015 in Mio. €	Jan. – Sept. 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	19 387	18 460	5,0
Andere Betriebserlöse	4 917	4 164	18,1
Umsatzerlöse	24 304	22 624	7,4
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	155	156	-0,6
Sonstige betriebliche Erträge	2 029	1 320	53,7
Summe betriebliche Erträge	26 488	24 100	9,9

Die Verkehrserlöse des Konzerns stiegen um insgesamt 5,0 Prozent auf 19,4 Mrd. EUR. Neben einer um 3,0 Prozent gestiegenen Menge war diese Entwicklung vor allem auf positive Währungseffekte (+6,4 Prozent) zurückzuführen. Geringere Preise (-4,4 Prozent) wirkten sich demgegenüber erlösmindernd aus. Von den Verkehrserlösen entfielen 17,4 Mrd. EUR (+5,8 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 1,7 Mrd. EUR (-0,8 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

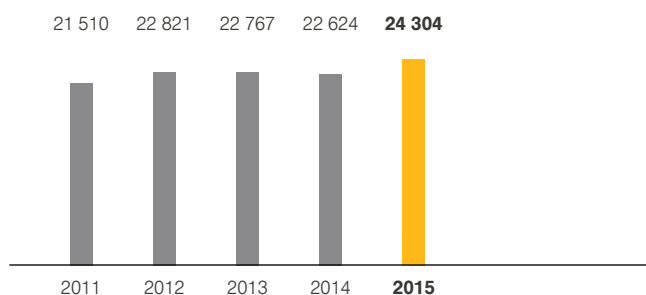
Mit 4,9 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse – ebenfalls teils währungsbedingt – um 18,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 2,4 Mrd. EUR (+19,1 Prozent), Catering 1,8 Mrd. EUR (+18,7 Prozent) und Sonstige 199 Mio. EUR (-1,0 Prozent). Auf die Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 583 Mio. EUR (+20,2 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.09.2015)



Insgesamt legten die Umsatzerlöse des Konzerns um 7,4 Prozent auf 24,3 Mrd. EUR zu. Dieser Anstieg ist mit 1,6 Mrd. EUR beziehungsweise 7,0 Prozent auf positive Währungseinflüsse zurückzuführen. In der folgenden Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich in den ersten neun Monaten auf 75,0 Prozent (-1,0 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen finden sich in der Segmentberichterstattung ab [S. 35](#).

Umsatz in Mio. € (Jan. – Sept.)



Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 709 Mio. EUR auf 2,0 Mrd. EUR. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem erhöhte Kursgewinne (+645 Mio. EUR), denen korrespondierend gestiegene Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstanden. Darüber hinaus sind die um 24 Mio. EUR auf 56 Mio. EUR erhöhten Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen erwähnenswert. Darin enthalten sind Buchgewinne von 8 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue sowie Erträge aus Kaufpreisanpassungen von 43 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen erhöhten sich um 18 Mio. EUR. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahreszeitraum.

Die gesamten betrieblichen Erträge erhöhten sich somit um 2,4 Mrd. EUR oder 9,9 Prozent auf 26,5 Mrd. EUR.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 1,8 Mrd. EUR (+7,8 Prozent) auf 24,9 Mrd. EUR. Dabei verzeichnete die Lufthansa Group beim Materialaufwand eine Zunahme um insgesamt 2,3 Prozent auf 13,3 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten um 13,2 Prozent auf 4,5 Mrd. EUR. Den (nach Sicherung) um 37,7 Prozent geringeren Treibstoffpreisen standen dabei die Entwicklung des US-Dollars (+21,8 Prozent) und die gestiegene Menge (+2,7 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber.

Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen im Wesentlichen aufgrund mengen- und währungsbedingter Aufwandssteigerungen in den Geschäftsfeldern Technik und Catering um 15,2 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR.

Aufwendungen

	Jan. – Sept. 2015 in Mio. €	Jan. – Sept. 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	13 303	13 002	2,3
davon Treibstoff	4 494	5 180	-13,2
davon Gebühren	4 315	3 978	8,5
davon Operating Lease	36	40	-10,0
Personalaufwand	5 902	5 455	8,2
Abschreibungen	1 265	1 062	19,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand	4 471	3 627	23,3
Summe betriebliche Aufwendungen	24 941	23 146	7,8

Die Gebühren erhöhten sich insgesamt um 8,5 Prozent auf 4,3 Mrd. EUR. Dabei wirkten sich sowohl Mengen- und Preiseffekte als auch die Währungsentwicklung aufwandserhöhend aus. Im Einzelnen stiegen vor allem Flugsicherungsgebühren um 9,6 Prozent, Start- und Landegebühren um 12,0 Prozent, Abfertigungsgebühren um 8,4 Prozent und Sicherheitsgebühren um 19,0 Prozent. Der Aufwand für die Luftverkehrssteuer lag mit 275 Mio. EUR um 2,2 Prozent über dem Vorjahreswert. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund erhöhter Technikleistungen (+21,4 Prozent) um 18,8 Prozent auf 2,2 Mrd. EUR.

Der Personalaufwand legte um 8,2 Prozent auf 5,9 Mrd. EUR zu. Ausgehend von einer nahezu unveränderten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl (119.155) ist dies vor allem auf wechselkursbedingte Aufwandssteigerungen sowie auf erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen aufgrund des von 3,75 Prozent auf 2,60 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes zurückzuführen.

Die Abschreibungen stiegen insgesamt um 19,1 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich vor allem aufgrund der im Laufe des Vorjahres neu zugegangenen Flugzeuge um 14,0 Prozent auf 929 Mio. EUR. Darüber hinaus waren zum 30. September 2015 außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 112 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 15 Mio. EUR) vorzunehmen. Diese entfielen mit 65 Mio. EUR auf bereits getätigte Investitionen im Zusammenhang mit dem Projektaufwand für ein mögliches neues Frachtzentrum am Flughafen Frankfurt. Vor dem Hintergrund der Begrenzung des Investitionsvolumens wurde beschlossen, die Entscheidung über einen möglichen Bau um mindestens zwei Jahre zu verschieben. Als Folge dieser Entscheidung war die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen nicht mehr gegeben. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betrafen gewährte Darlehen (16 Mio. EUR), Abwertungen der LSG Belgium N.V. (12 Mio. EUR) aufgrund von Strukturveränderungen in der Produktion sowie Abschreibungen auf jeweils zum Verkauf vorgesehene zwei Boeing 747-400 und elf B737 (12 Mio. EUR). Darüber hinaus waren aktivierte Planungskosten für ein nicht mehr weiterbetriebenes Bauvorhaben (7 Mio. EUR) außerplanmäßig abzuschreiben. Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere 3 Mio. EUR außerplanmäßige Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 844 Mio. EUR auf 4,5 Mrd. EUR. Wesentlicher Treiber dieser Zunahme waren die deutlich erhöhten Kursverluste (+649 Mio. EUR). Darüber hinaus sind gestiegene indirekte Personalaufwendungen (+37 Mio. EUR) und Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (+37 Mio. EUR) sowie erhöhte Kosten für EDV-Vertriebssysteme (+43 Mio. EUR) erwähnenswert. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich in der laufenden Berichtsperiode um 593 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR.

Das Beteiligungsergebnis stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 22 Mio. EUR auf 116 Mio. EUR. Auch das Zinsergebnis verbesserte sich vor allem aufgrund geringerer Zinsaufwendungen auf –124 Mio. EUR (Vorjahr: –189 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten erhöhte sich auf 456 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –225 Mio. EUR). Davon entfielen 503 Mio. EUR auf die Realisierung bisher erfolgsneutral zu erfassender Zuschreibungen auf die Anteile an JetBlue sowie 61 Mio. EUR auf gestiegene Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte anzusehen sind. Demgegenüber führte die Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung zu einer Ergebnisbelastung von 108 Mio. EUR.

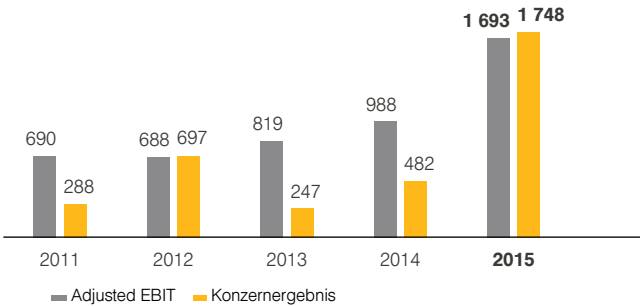
Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) zeigt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses und betrug zum Ende der ersten neun Monate 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR). Die Bereinigung um Ergebniseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, der Bewertung und dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie vorzunehmenden außerplanmäßigen Abschreibungen führte in der Summe zu keinen nennenswerten Anpassungen bei der Überleitung auf das Adjusted EBIT, welches sich auf ebenfalls 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR) belief.

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – Sept. 2015		Jan. – Sept. 2014	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	24 304	–	22 624	–
Bestandsveränderungen	155	–	156	–
Sonstige betriebliche Erträge	2 029	–	1 320	–
davon Erträge aus Buchgewinnen	–	–56	–	–32
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–7	–	–36
Summe betriebliche Erträge	26 488	–63	24 100	–68
Materialaufwand	–13 303	–	–13 002	–
Personalaufwand	–5 902	–	–5 455	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Planabgeltung	–	–32	–	–15
Abschreibungen	–1 265	–	–1 062	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	112	–	15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–4 471	–	–3 627	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	–	3	–	0*
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	–	10	–	8
Summe betriebliche Aufwendungen	–24 941	93	–23 146	8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1 547	–	954	–
Beteiligungsergebnis	116	–	94	–
EBIT	1 663	–	1 048	–
Summe Überleitung Adjusted EBIT	–	30	–	–60
Adjusted EBIT	–	1 693	–	988
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 265	–	1 062	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	4	–	1	–
EBITDA	2 932	–	2 111	–

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Adjusted EBIT und Konzernergebnis in Mio. € (Jan. – Sept.)



Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich um 1,4 Mrd. EUR auf 2,0 Mrd. EUR. Unter Berücksichtigung steuerfreier Erträge insbesondere im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue führten die Ertragsteuern zu einer Ergebnisbelastung von 227 Mio. EUR (Vorjahr: 136 Mio. EUR). Nach Abzug von Minderheitsanteilen (20 Mio. EUR; Vorjahr: 16 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 482 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 1,05 EUR auf 3,78 EUR.

Cashflow und Investitionen

Bis Ende September 2015 konnte der Konzern einen operativen Cashflow von 3,2 Mrd. EUR erwirtschaften, 1,1 Mrd. EUR mehr als im Vorjahr. Ausgehend von einem um 1,4 Mrd. EUR höheren Ergebnis vor Ertragsteuern ergaben sich aus der Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse Entlastungen des operativen Cashflows von 113 Mio. EUR. Die Bereinigung des Ergebnisses um erfolgs-, aber nicht zahlungswirksame Bewertungen von Finanzinstrumenten – und hier insbesondere die Ergebniseffekte im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue – führte im Vorjahresvergleich zu einer deutlichen Minderung in der Überleitung zum operativen Cashflow um insgesamt 703 Mio. EUR. Die Veränderung des Working Capitals (+330 Mio. EUR) wirkte sich im Vergleich zum Vorjahr positiv auf den operativen Cashflow des laufenden Geschäftsjahres aus.

Die Bruttoinvestitionen in den ersten neun Monaten 2015 lagen mit 1,9 Mrd. EUR deutlich um 13,6 Prozent unter dem Vorjahr. Davon entfielen 1,6 Mrd. EUR auf insgesamt 18 Flugzeuge: zwei Airbus A380, vier Boeing 747-8, eine B777F, fünf A320-200 und zwei A321-200. Zwei A320 und zwei A319 wurden aufgrund von Vertragsverlängerungen von Operating Lease in Finance Lease umklassifiziert. Außerdem sind in diesem Investitionsvolumen auch Flugzeuganzahlungen und -überholungen enthalten. In übrige Sachanlagen wurden weitere 203 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 64 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt

54 Mio. EUR betrafen nahezu ausschließlich Darlehensgewährungen und Anlagen in langfristigen Wertpapieren. Aus Zu- und Abgängen bei den reparaturfähigen Ersatzteilen ergaben sich Nettoabflüsse von 257 Mio. EUR.

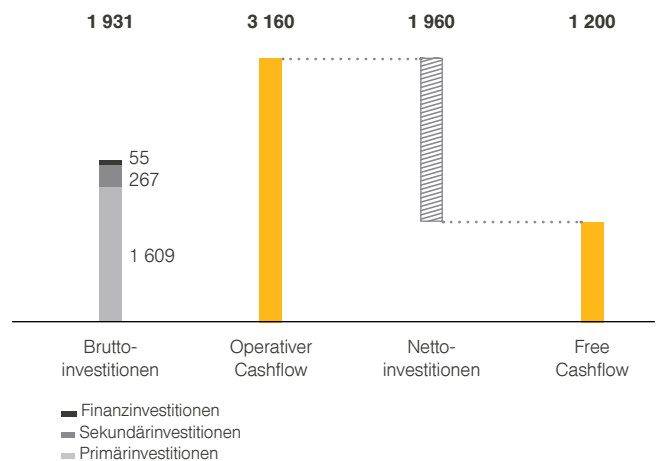
Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 239 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 75 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 1,1 Mrd. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettzahlungsmittel von 3,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,5 Mrd. EUR) eingesetzt.

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 1,2 Mrd. EUR und damit 1,0 Mrd. EUR über dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo aller Finanzierungsmaßnahmen ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 83 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (700 Mio. EUR) standen Tilgungen von 565 Mio. EUR, Zinsausgaben in Höhe von 209 Mio. EUR und Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter von 9 Mio. EUR gegenüber. Die Aufnahme von Finanzmitteln in Höhe von 494 Mio. EUR bildet eine im August 2015 begebene Hybrid-Anleihe ab.

In der Folge erhöhten sich die Zahlungsmittel um insgesamt 7 Mio. EUR auf 835 Mio. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Aufwertungen des Zahlungsmittelbestands von 15 Mio. EUR. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 163,6 Prozent (Vorjahr: 91,8 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere stiegen zum Ende des dritten Quartals auf 3,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,5 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung befindet sich auf [S. 29](#).

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 30.09.2015)



Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich zum Ende des dritten Quartals 2015 deutlich um 2,7 Mrd. EUR oder 8,8 Prozent gegenüber dem Jahresabschluss 2014. Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 786 Mio. EUR und die kurzfristigen Vermögenswerte um 1,9 Mrd. EUR.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 901 Mio. EUR auf 14,5 Mrd. EUR. Die reparaturfähigen Flugzeugersatzteile erhöhten sich um 230 Mio. EUR auf 1,3 Mrd. EUR. Der Rückgang in der Position Übrige Beteiligungen um 613 Mio. EUR ist fast vollständig auf den Abgang nahezu sämtlicher von der Lufthansa Group bisher gehaltenen Anteile an JetBlue zurückzuführen. Mit Wirkung zum 26. März 2015 haben 99,99 Prozent der Gläubiger einer von Lufthansa im Geschäftsjahr 2012 begebenen Wandelanleihe auf die von ihr gehaltenen Anteile an der JetBlue Airways Corporation (Buchwert zum 31. Dezember 2014: 610 Mio. EUR) das Angebot auf vorzeitige Ausübung ihres Wandlungsrechts angenommen. Mit Lieferung der entsprechenden Aktien an die Gläubiger der Wandelanleihe wurden die Verbindlichkeiten aus der Anleihe und die damit verbundenen Wandlungsoptionen getilgt.

Der deutliche Anstieg der derivativen Finanzinstrumente um 549 Mio. EUR entfällt mit 494 Mio. EUR auf höhere Marktwerte aus Devisensicherungen infolge des gegenüber dem Euro gestiegenen US-Dollars. Der Rückgang der Ansprüche aus aktiven latenten

Steuern um 401 Mio. EUR ist neben dem deutlich positiven Ergebnis vor Ertragsteuern auf die Verminderung der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 2,9 Prozent gestiegenen Diskontierungssatzes, zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen um insgesamt 697 Mio. EUR auf 4,7 Mrd. EUR. Wesentlicher Hintergrund für diesen Anstieg war neben der saison- und abrechnungsbedingten Zunahme dieser Position die Erfassung von Erstattungsansprüchen gegenüber Versicherungen für zu erwartende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings in Höhe von insgesamt 277 Mio. EUR (300 Mio. USD). Diese Erstattungsansprüche basieren auf der ersten Einschätzung des führenden Versicherers und erfassen alle Haftpflichtansprüche aus dem Flugzeugunglück wie zum Beispiel Bergungs- und Reinigungskosten an der Unfallstelle, Betreuungs- und Überführungskosten, Schadenersatzansprüche sowie den Kaskowert des zerstörten Flugzeugs. Bis zum 30. September 2015 waren bereits 14 Mio. EUR an Versicherungsansprüchen abgerechnet worden. Den zu Beginn insgesamt erfassten Versicherungsansprüchen von 277 Mio. EUR standen – nach Abzug des Versicherungswerts des verunglückten Flugzeugs von 6 Mio. EUR – Rückstellungen für die insgesamt zu erwartenden Verpflichtungen aus dem Flugzeugunglück in entsprechender Höhe gegenüber. Die Einschätzung der zum 30. September 2015 bestehenden Verpflichtungen basiert dabei auf den Angaben des Versicherungskonsortiums, das für dieses Flugzeugunglück als ein in diesen Dingen erfahrener Sachverständiger

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Lufthansa Passage inklusive Germanwings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.09.2015

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.14	Veränderung zum 30.09.14
Airbus A319	73	5	7		85	12	4	–	–
Airbus A320	76	28	16		120	19	1	+4	+5
Airbus A321	64	8	6		78	2		+2	+2
Airbus A330	19	16			35	1		–	–
Airbus A340	42	15			57	3	3	–	–1
Airbus A380	14				14			+2	+2
Boeing 737	19				19			–3	–4
Boeing 747	34				34			+2	–
Boeing 767			6		6	2		–	–
Boeing 777			5	5	10	1		+1	+1
Boeing MD-11F				16	16			–	–
Bombardier CRJ	37				37			–9	–11
Bombardier Q Series			18		18			–	+1
Avro RJ		17			17		6	–3	–3
Embraer	42		1		43			–	–
Fokker F70			6		6			–1	–1
Fokker F100			15		15			–	–
Flugzeuge gesamt	420	89	80	21	610	40	14	–5	–9

eine Reservierung von insgesamt 277 Mio. EUR (300 Mio. USD) vorgenommen hat. Bis zum Ende des dritten Quartals hat die Lufthansa Group Soforthilfen an Angehörige der Passagiere in Höhe von 7 Mio. EUR ausgezahlt. Darüber hinaus sind bislang weitere erstattungsfähige Wrackbeseitigungs- und sonstige Kosten von insgesamt 21 Mio. EUR angefallen. Zum 30. September 2015 bestanden somit Rückstellungen für noch ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 243 Mio. EUR.

Der Anstieg der kurzfristigen Finanzderivate (+42 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus höheren Marktwerten aus Devisen- und Zinssicherungen. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich aufgrund des positiven Free Cashflows um insgesamt 1,1 Mrd. EUR auf 3,9 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme verminderte sich von 72,9 Prozent zum Jahresende 2014 auf nunmehr 69,4 Prozent.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) zum Ende des dritten Quartals um 2,2 Mrd. EUR auf 6,2 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 1,8 Mrd. EUR resultierte dieser Anstieg mit 419 Mio. EUR aus dem erfolgsneutralen Rückgang der Pensionsrückstellungen. Darüber hinaus führten positive Effekte aus der Währungsumrechnung (+194 Mio. EUR) ebenfalls zu einem Anstieg des Eigenkapitals. Innerhalb der Marktbewertungsrücklage für Finanzinstrumente standen einem deutlichen Rückgang von 491 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue insbesondere höhere Marktwerte aus derivativen Finanzinstrumenten (+329 Mio. EUR) gegenüber. Bei einer gleichzeitig um 8,8 Prozent gestiegenen Bilanzsumme stieg die Eigenkapitalquote damit gegenüber dem Jahresende 2014 von 13,2 Prozent auf 18,6 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verzeichneten einen Rückgang um 1,4 Mrd. EUR auf 14,1 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 1,9 Mrd. EUR auf 12,9 Mrd. EUR zulegten. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel sanken die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 2,9 Prozent gestiegenen Diskontierungszinssatzes um 345 Mio. EUR auf nunmehr 6,9 Mrd. EUR. Die Finanzschulden verminderten sich insgesamt um 633 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln durch die Begebung einer Hybrid-Anleihe von 494 Mio. EUR standen dabei insbesondere die vorzeitige Tilgung der Wandelanleihe auf die JetBlue-Anteile sowie fristigkeitsbedingte Umgliederungen in kurzfristige Finanzschulden (davon 750 Mio. EUR aus einer im Juli 2016 fälligen Euro-Anleihe) gegenüber. Die Verminderung der derivativen Finanzinstrumente (–480 Mio. EUR) ist neben dem Abgang der Wandlungsoptionen auf die Anteile an JetBlue insbesondere auf geringere negative Marktwerte von Devisensicherungen zurückzuführen.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich die sonstigen Rückstellungen um 36 Mio. EUR. Dem Anstieg aufgrund der noch ausstehenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem verunglückten Flugzeug der Germanwings (243 Mio. EUR) standen dabei geringere Rückstellungen im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG sowie Auszahlungen im Rahmen des Programms SCORE gegenüber. Der Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden (+845 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+291 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+651 Mrd. EUR). Die negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente stiegen überwiegend aus Treibstoffpreis- und Devisensicherungen um insgesamt 208 Mio. EUR.

Die Nettokreditverschuldung lag zum 30. September 2015 bei 2,3 Mrd. EUR (Jahresende 2014: 3,4 Mrd. EUR). Die Dynamische Tilgungsquote als Verhältnis eines adjustierten operativen Cashflows zur Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen belief sich auf 32,7 Prozent (Vorjahr: 22,8 Prozent) und nähert sich damit dem von der Lufthansa Group gesetzten Mindestwert von 35 Prozent deutlich an. Der angestrebte Zielwert liegt unverändert bei 45 Prozent.

Berechnung Nettokreditverschuldung

	30. Sept. 2015 in Mio. €	31. Dez. 2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 093	1 057	3,4
Anleihen	1 746	1 468	18,9
Übrige langfristige Finanzschulden	3 331	3 433	–3,0
	6 170	5 958	3,6
Übrige Bankverbindlichkeiten	57	198	–71,2
Konzernkreditverschuldung	6 227	6 156	1,2
Bankguthaben und Kassenbestände	919	953	–3,6
Wertpapiere	2 962	1 785	65,9
Nettokreditverschuldung	2 346	3 418	–31,4
Pensionsrückstellungen	6 886	7 231	–4,8
Nettokreditverschuldung und Pensionen	9 232	10 649	–13,3

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe				Davon Lufthansa Passage ³⁾						
		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	18 739	17 694	5,9	7 097	6 737	5,3	13 754	12 991	5,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	513	497	3,2	176	179	-1,7			
EBIT	Mio. €	1 357	582	133,2	1 080	616	75,3	834	340	145,3
Adjusted EBIT	Mio. €	1 350	549	145,9	1 101	608	81,1	853	320	166,6
EBITDA ¹⁾	Mio. €	2 329	1 443	61,4	1 418	914	55,1	1 535	952	61,2
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 709	1 808	-5,5	370	575	-35,7			
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	54 945	55 400	-0,8	54 945	55 400	-0,8	40 324	40 530	-0,5
Fluggäste ²⁾	Tsd.	83 017	81 157	2,3	32 093	31 270	2,6	61 238	59 326	3,2
Flüge ²⁾	Anzahl	757 533	755 711	0,2	271 212	269 224	0,7	534 799	533 793	0,2
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	210 477	204 391	3,0	77 905	76 046	2,4	156 070	151 065	3,3
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	170 824	164 833	3,6	66 967	64 618	3,6	126 321	120 888	4,5
Sitzladefaktor ²⁾	%	81,2	80,6	0,6 P.	86,0	85,0	1,0 P.	80,9	80,0	0,9 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	10,2	10,0	2,1	9,9	9,7	1,6	-	-	-
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	8,2	8,0	2,8	8,5	8,3	2,8	-	-	-
Stückkosten (CASK)	€ Cent	8,8	8,7	0,3	8,1	8,4	-3,3	-	-	-

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

Geschäftstätigkeit und Strategie Zum Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe gehören die Lufthansa Passage (inklusive Germanwings), SWISS und Austrian Airlines. Brussels Airlines und SunExpress ergänzen als weitere strategische Beteiligungen das Portfolio. Die Finanzbeteiligung an JetBlue endete am 26. März 2015 mit der vorzeitigen Ausübung des Umtauschrechts der Gläubiger auf eine Umtauschanleihe auf die in der Lufthansa Group gehaltenen Stammaktien der JetBlue Airways Corporation.

Der Airline-Verbund schafft hohe Synergien aufgrund gegenseitiger Abstimmung, welche durch die verstärkt funktionale Ausrichtung des Konzerns noch erweitert werden soll. Durch die Multi-Hub-Strategie bietet die Passage Airline Gruppe den Passagieren ein umfassendes Flugplanangebot in Verbindung mit höchster Reise-flexibilität an. Über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien bediente der Airline-Verbund im Sommerflugplan 2015 weltweit ein Streckennetz mit 297 Destinationen in 89 Ländern.

Markt und Wettbewerb In Europa halten die großen Netzwerk-Carrier Lufthansa Group, Air France-KLM und die Fluggesellschaften der IAG gemeinsam mit den großen Low-Cost-Carriern Ryanair und easyJet nur rund 42 Prozent Marktanteil. Die Netzwerk-Carrier haben sich in den vergangenen Jahren vollständig aus den dezentralen Verkehren außerhalb ihrer Drehkreuze zurückgezogen. Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften wie Germanwings/Eurowings sind aber weiterhin integraler Bestandteil der traditionellen Airline-Gruppen. Sie stehen außerhalb der Drehkreuze im direkten Wettbewerb mit Low-Cost-Carriern wie easyJet und Ryanair. Gerade in den vergangenen Monaten ist ein Trend zu beobachten, dass sich Low-Cost-Carrier zunehmend auch an Primärflughäfen und

Drehkreuzen etablieren wollen, um Zugang zu höherwertigen Kundengruppen zu erreichen. Die Wettbewerbsintensität und Durchlässigkeit zwischen den Systemen wird deshalb auch in Zukunft weiter steigen.

Nach wie vor wird die Profitabilität des Langstreckengeschäfts, insbesondere zwischen Europa und Asien, von den aggressiv expandierenden, staatlichen Fluggesellschaften aus der Golf- und Bosphorusregion und den daraus resultierenden Überkapazitäten belastet. Die Passage Airline Gruppe begegnet dieser Entwicklung mit umfangreichen Maßnahmen.

Im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ soll die Steuerung der Netz-Airlines künftig nach einheitlichen Prozessen erfolgen, sodass den Kunden der Lufthansa Group über alle Drehkreuze und Fluggesellschaften hinweg ein durchgängiges Reiseerlebnis geboten wird. Gleichzeitig werden wichtige Voraussetzungen geschaffen, um die neue Eurowings als europäische Zweitmarke zu etablieren und in den Heimatmärkten der Lufthansa Group als marktführende Punkt-zu-Punkt-Airline zu positionieren.

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group modernisieren auch ihre Vertriebsstrukturen. In den vergangenen Wochen wurden Kooperationen mit verschiedenen Partnern im Vertrieb erfolgreich vorangetrieben. Ein wichtiger Bestandteil ist dabei die weitere Entwicklung und Implementierung von neuen, direkten Buchungswegen. Kosten für Buchungen über globale Reservierungssysteme (GDS) werden seit dem 1. September 2015 transparent und verursachungsgerecht verteilt. Die „Distribution Cost Charge“ (DCC) in Höhe von 16,00 EUR wird für jedes über ein GDS ausgestellte

Ticket berechnet. Kunden der Lufthansa Group können ihre Flugtickets jedoch weiterhin ohne dieses neue Entgelt erwerben, indem sie direkt über die Websites der Airlines, über die Service Center oder an den Ticketschaltern der Flughäfen buchen. Den Reisebüros und Firmenkunden steht ein Onlineportal als alternativer Buchungsweg zur Verfügung. Mit Technologiepartnern wird derzeit die Etablierung weiterführender Lösungen verhandelt, um die Buchungen über direkte Vertriebskanäle künftig noch attraktiver zu gestalten und den Nutzerkomfort zu erhöhen.

Die Lufthansa Group hat in Europa für Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines ein neues Preiskonzept für Flugtickets eingeführt. Die neuen Economy Class-Tarifoptionen „Light“, „Classic“ und „Flex“ gelten ab dem 1. Oktober 2015 auf europäischen Strecken und beinhalten preislich abgestufte Leistungs- und Servicepakete. Fluggäste können damit innerhalb der Economy Class gezielt Leistungen nach ihren individuellen Wünschen buchen. Der gewählte Tarif kann zudem individuell um zusätzliche Services ergänzt werden, indem der Kunde weitere Optionen hinzubucht. Die verschiedenen Tarifoptionen unterscheiden sich vor allem hinsichtlich der Möglichkeit einer vorzeitigen Sitzplatzreservierung, Umbuchungs- und Stornierungsmöglichkeiten sowie der Mitnahme von Freigepäck.

Eurowings bietet unter anderem mit Germanwings ab dem Winterflugplan 2015/2016 beziehungsweise dem 1. November 2015 ein umfangreiches Flugangebot zu 105 Destinationen in 31 Ländern an. Im November 2015 nimmt die neue Eurowings von Köln Langstreckenflüge mit Flugzeugen vom Typ Airbus A330-200 auf. Die erste von insgesamt sechs angefliegenen Interkontinental-Destinationen wird Varadero auf Kuba sein. Weitere Flugziele sind Phuket und Bangkok in Thailand, Dubai in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie Puerto Plata und Punta Cana in der Dominikanischen Republik.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Die im Verbund agierenden Passagier-Airlines konnten in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 vor allem vom im Vorjahresvergleich niedrigeren Ölpreis profitieren und durchweg ihr Ergebnis steigern. Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines verzeichneten jeweils einen deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT um 533 Mio. EUR,

163 Mio. EUR und 68 Mio. EUR. Einschließlich der Beteiligungen an Brussels Airlines und SunExpress stieg das Adjusted EBIT der Passage Airline Gruppe um 801 Mio. EUR.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 konnten die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe die Zahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,3 Prozent auf 83,0 Mio. steigern. Die Zahl der Flüge erhöhte sich leicht um 0,2 Prozent. Die angebotenen Sitzkilometer stiegen um 3,0 Prozent, vornehmlich durch den Einsatz von größeren Flugzeugen. Die verkauften Sitzkilometer lagen um 3,6 Prozent über dem Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg auf 81,2 Prozent (+0,6 Prozentpunkte).

Die Durchschnittserlöse stiegen im Wesentlichen währungsbedingt um 2,1 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 5,8 Prozent.

In fast allen Verkehrsgebieten konnten Absatz, Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse gesteigert werden. Im Verkehrsgebiet Europa lag der Absatz um 1,6 Prozent über Vorjahr. Die Durchschnittserlöse sanken um 0,4 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 1,2 Prozent. In der Region Amerika konnte der Absatz um 4,8 Prozent erhöht werden. Gepaart mit im Wesentlichen währungsbedingt höheren Durchschnittserlösen (+8,0 Prozent) konnten die Verkehrserlöse um 13,2 Prozent gesteigert werden. In der Region Asien/Pazifik lag der Absatz um 5,6 Prozent über dem Vorjahresniveau. Hier konnten die Verkehrserlöse um 8,0 Prozent gesteigert werden. Die Durchschnittserlöse erhöhten sich ebenfalls im Wesentlichen währungsbedingt um 2,2 Prozent. In der Region Nahost/Afrika stieg der Absatz um 1,1 Prozent. Die Verkehrserlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,7 Prozent aufgrund einer im Wesentlichen währungsbedingten Erhöhung der Durchschnittserlöse um 0,7 Prozent.

Umsatz und Ergebnisentwicklung Ausgehend von einer in verfügbaren Passagierkilometern gemessenen um 3,0 Prozent erhöhten Verkehrsleistung verzeichnete das Geschäftsfeld in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres einen Absatzanstieg um 3,6 Prozent. Bei gleichzeitig positiven Währungseffekten (+6,4 Prozent) und geringeren Preisen (-4,2 Prozent) ergab sich in der Folge eine Zunahme der Verkehrserlöse um 5,8 Prozent auf 17,4 Mrd. 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. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in P.
Europa	7 797	1,2	66 263	1,8	70 932	0,2	54 832	1,6	77,3	1,1
Amerika	5 258	13,2	8 126	4,5	72 174	4,9	61 025	4,8	84,6	-0,1
Asien/Pazifik	3 059	8,0	5 111	5,7	49 109	4,7	40 979	5,6	83,4	0,7
Nahost/Afrika	1 246	1,7	3 517	2,2	18 262	2,2	13 988	1,1	76,6	-0,8
Gesamtverkehr	17 360	5,8	83 017	2,3	210 477	3,0	170 824	3,6	81,2	0,6

* Inkl. Germanwings.

Die übrigen betrieblichen Erträge legten um 294 Mio. EUR auf 1,0 Mrd. EUR zu. Der Anstieg war nahezu ausschließlich auf die um 310 Mio. EUR erhöhten Kursgewinne zurückzuführen, während sich die Zuschreibungen auf Anlagevermögen um 29 Mio. EUR verminderten. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen erhöhten sich um 22 Mio. EUR. Die betrieblichen Gesamterträge stiegen um 7,3 Prozent auf 19,8 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 3,3 Prozent auf 18,5 Mrd. EUR. Dabei erhöhte sich der Materialaufwand nur geringfügig um 0,7 Prozent auf insgesamt 11,5 Mrd. EUR. Während die Treibstoffkosten vor allem preisbedingt um 12,1 Prozent sanken, stiegen die Gebühren insgesamt um 8,4 Prozent an. Hier sind insbesondere die erhöhten Aufwendungen aus Flugsicherungsgebühren (+9,5 Prozent), Start- und Landegebühren (+12,4 Prozent), Abfertigungsgebühren (+8,0 Prozent) sowie Sicherheitsgebühren (+19,0 Prozent) zu nennen. Ursache für den Anstieg der übrigen bezogenen Leistungen (+12,9 Prozent) waren vor allem die erhöhten Aufwendungen für bezogene Technikleistungen (+14,0 Prozent).

Ausgehend von einer um 1,0 Prozent reduzierten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand im Wesentlichen aufgrund wechselkursbedingter Aufwandssteigerungen sowie erhöhter Zuführungen zu Pensionsrückstellungen um 8,0 Prozent auf 3,4 Mrd. EUR.

Die Abschreibungen stiegen insbesondere aufgrund der im Laufe des Vorjahres neu zugegangenen Flugzeuge um 12,9 Prozent auf 971 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um insgesamt 151 Mio. EUR auf 2,5 Mrd. EUR. Diese Zunahme ist fast vollständig auf erhöhte Kursverluste (+145 Mio. EUR) und gestiegene indirekte Personalaufwendungen (+24 Mio. EUR) zurückzuführen, denen unter anderem geringere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (-21 Mio. EUR) gegenüberstanden.

Die Verbesserung des Beteiligungsergebnisses auf 67 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR) resultiert vor allem aus den Ergebnisbeiträgen von SunExpress (40 Mio. EUR; Vorjahr: 27 Mio. EUR) und SN Airholding (20 Mio. EUR; Vorjahr: -4 Mio. EUR).

Insgesamt ergab sich daraus ein EBIT von 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 582 Mio. EUR). Nach Bereinigung um Ergebniseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, der Bewertung und dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie vorzunehmenden Impairments führte dies zu einem Adjusted EBIT von ebenfalls 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 549 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,7 Mrd. EUR um 5,5 Prozent unter dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen der Passage Airline Gruppe in den ersten neun Monaten 13 neue Flugzeuge zu. Detaillierte Erläuterungen dazu sind [ab S. 35](#) zu finden.

Lufthansa Passage



Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) ist die nach Umsatz größte Organisationseinheit innerhalb der Lufthansa Group. Lufthansa Passage bedient an den Drehkreuzen Frankfurt und München ihre Kunden mit einem Premium-Angebot. Germanwings betreibt bis November 2015 den Punkt-zu-Punkt-Verkehr in Deutschland und Europa noch eigenständig. Anschließend übernimmt die Eurowings die kommerzielle Verantwortung unter anderem auch für die von Germanwings für Eurowings ausgeführten Flüge. Im Sommerflugplan 2015 wurden insgesamt 258 Ziele in 80 Ländern angeboten.

Lufthansa Passage hat das größte Kabinenerneuerungsprogramm in ihrer Geschichte erfolgreich abgeschlossen. Sämtliche Flugzeuge der Airline sind mit den neuesten Kabinen ausgestattet. In den vergangenen drei Jahren wurden 106 Langstreckenflugzeuge der Lufthansa Passage in der Business und Economy Class mit einer modernisierten Kabine und neuen Sitzen ausgestattet. In 76 Flugzeugen wurde zudem die neue First Class-Kabine eingebaut. Der Einbau der Premium Economy Class wird noch im vierten Quartal bei allen 106 Lufthansa Langstreckenflugzeugen abgeschlossen sein. Lufthansa Passage konnte in diesem Jahr bereits zahlreiche bedeutende Auszeichnungen entgegennehmen, zuletzt bei den World Travel Awards als „Europe's Leading Airline“ und für die Lounges am Flughafen Frankfurt als „Europe's Leading Airline Lounge“.

Lufthansa Passage wird als erste Netzwerkfluggesellschaft Europas Internet an Bord von Kurz- und Mittelstreckenflügen anbieten. Die ersten Flugzeuge werden im Frühsommer 2016 mit der neuen Technologie ausgestattet. Auch der Ausbau des Privatreisesegments schreitet voran. Lufthansa Passage hat Ende September 2015 ein speziell auf Privatreisende zugeschnittenes Interkontinentalflugprogramm gestartet. Die erste Strecke wurde am 25. September 2015 nach Tampa, Florida, mit drei Reiseklassen aufgenommen und wird in den nächsten Monaten um weitere Destinationen ergänzt. Zudem steht die neue Eurowings vor einem Start im Segment preisgünstiger Langstreckenflüge. Im November 2015 wird das kubanische Varadero als erstes von insgesamt sechs Langstreckenzielen im Winterflugplan 2015/2016 angefliegen. Eurowings baut auf dem Konzept der Schwestergesellschaft Germanwings auf, die als innovative Qualitäts-Low-Cost-Airline positioniert ist. Das Angebot von Eurowings wird auf der Kurz- und Langstrecke sukzessive ausgebaut. Im Juli 2015 wurde eine Rahmenvereinbarung zur Beendigung der Eigenabfertigung an den dezentralen deutschen Stationen mit den Mitbestimmungsgremien unterzeichnet. Die Verhandlungen zu den lokalen Interessenausgleichs- und Sozialplänen finden derzeit statt und wurden für die Standorte Hannover und Bremen bereits abgeschlossen. Die weiteren Standorte sollen bis Mitte Dezember 2015 folgen.

Die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit hatte Anfang September 2015 an zwei Tagen jeweils zu einem eintägigen Ausstand der Piloten aufgerufen. 1.144 Flüge und 180.000 Passagiere waren von dem Streik betroffen. Das Landesarbeitsgericht hat den

Streik am zweiten Tag als rechtswidrig untersagt. Trotz frühzeitiger Umbuchungen, Sonderflugplan und umfangreicher Informationen führten auch diese Streiktage zu einer weiteren Ergebnisbelastung. Zusammen mit den bereits im ersten Halbjahr von der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit initiierten Streiks von Piloten bei verschiedenen Konzerngesellschaften belaufen sich die Streikkosten für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015 auf insgesamt 130 Mio. EUR.

Im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ werden kontinuierlich Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung identifiziert und umgesetzt. Maßgebliche Projekte umfassen hierbei vor allem die Einführung der Premium Economy Class und den Ausstieg aus dem 70-Sitzer-Segment. Lufthansa Passage konnte in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres die Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr deutlich steigern. So lagen die Anzahl der Fluggäste um 3,2 Prozent über Vorjahr, die angebotenen Sitzkilometer um 3,3 Prozent und die verkauften Sitzkilometer um 4,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Der Sitzladefaktor stieg um 0,9 Prozentpunkte auf 80,9 Prozent bei annähernd gleicher Anzahl der Flüge (+0,2 Prozent). In Verbindung mit gestiegenen Durchschnittserlösen (+0,9 Prozent) führte dies zu höheren Verkehrserlösen (+5,4 Prozent).

Lufthansa Passage erzielte in den ersten neun Monaten einen Umsatz von 13,8 Mrd. EUR. Dies ist ein vornehmlich währungsbedingter Anstieg um 5,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die sonstigen operativen Erträge erhöhten sich deutlich um 24,9 Prozent. Der Anstieg resultierte vor allem aus höheren Kursgewinnen. Die Gesamterlöse stiegen um 6,7 Prozent auf 14,5 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 3,1 Prozent auf 13,7 Mrd. EUR. Die Treibstoffkosten sanken preisbedingt deutlich. Gegenläufig wirkten weiterhin der starke US-Dollar, höhere Technikaufwendungen im Rahmen der neuen Kabinenausstattung, der preis- und mengenbedingte Anstieg der Gebühren und Entgelte sowie gestiegene Abschreibungen vor allem durch Flugzeugzugänge. Die Personalkosten lagen im Wesentlichen bedingt durch die Rückstellungen für die Schließung der dezentralen Stationen und gestiegenen Altersvorsorgeaufwendungen ebenfalls deutlich über Vorjahr.

Wie bereits im Vorjahr wirkten sich erneut die Devisenbeschränkungen in Venezuela, durch die der Devisentransfer aus Ticketverkäufen stark eingeschränkt ist, belastend auf das Ergebnis aus. Es wurden Kapazitäts- und Vertriebsmaßnahmen eingeführt, um Währungsbestände in Venezuela so gering wie möglich zu halten. Der niedrige Ölpreis hat die Devisensituation auch in anderen erdölexportierenden Staaten verschlechtert. Lufthansa Passage rechnet für die Zukunft auch hier mit einer Zunahme an blockierten Bankguthaben, wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau als in Venezuela.

Das EBIT stieg im Vorjahresvergleich signifikant von 340 Mio. EUR auf 834 Mio. Das Adjusted EBIT beträgt für die ersten neun Monate dieses Jahres 853 Mio. EUR (Vorjahr: 320 Mio. EUR). Germanwings konnte seit der Übernahme des dezentralen Lufthansa Verkehrs (ab Mitte 2013) im Laufe des dritten Quartals 2015 erstmalig ein positives kumuliertes EBIT ausweisen.

SWISS



SWISS¹⁾

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 459	3 190	8,4
EBIT	Mio. €	407	211	92,9
Adjusted EBIT	Mio. €	375	212	76,9
EBITDA	Mio. €	599	384	56,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	8 705	8 682	0,3
Fluggäste	Tsd.	13 424	13 169	1,9
Flüge	Anzahl	125 978	124 611	1,1
Angebote Sitzkilometer ²⁾	Mio.	36 561	35 558	2,8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	30 448	29 753	2,3
Sitzladefaktor	%	83,3	83,7	-0,4 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

SWISS ist die nationale Fluggesellschaft der Schweiz und bedient gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air ab den Flughäfen Zürich und Genf ein weltweites Streckennetz. Im Sommerflugplan 2015 wurden 137 Destinationen in 53 Ländern angefliegen. Die Fluggesellschaften stehen für traditionelle Schweizer Werte und verpflichten sich zu höchster Produkt- und Servicequalität.

Nach wie vor operiert SWISS in einem herausfordernden Marktumfeld. Low-Cost-Airlines und Anbieter aus der Golfregion sorgen für einen anhaltend hohen Wettbewerbsdruck. Die im Januar 2015 von der Schweizer Nationalbank beschlossene Entkoppelung des Schweizer Franken vom Euro setzte SWISS zusätzlich unter Druck und wirkt sich unverändert negativ auf die Erlöse aus. Demgegenüber steht jedoch ein positiver Effekt aufgrund des niedrigen Ölpreises. In den ersten neun Monaten überkompensierten die günstigen Treibstoffpreise die währungsbedingte Belastung. Positiv wirkte sich auch die Währungssicherung aus.

SWISS treibt auch 2015 das Zukunftsprogramm SCORE im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ weiterhin erfolgreich voran. Seit 2012 wurden insgesamt 370 Maßnahmen initiiert, von denen bislang 169 umgesetzt wurden. Dazu gehören etwa die Maßnahmen im Bereich der Treibstoffeffizienz sowie die Anpassung der Marktpräsenz in Genf.

Im Zuge der im September 2015 angekündigten Neuausrichtung der Lufthansa Group wurde Herr Thomas Klühr als Nachfolger von Herrn Harry Hohmeister als CEO der SWISS bestellt. Er übernimmt sein Amt am 1. Februar 2016.

Im Juni 2015 hat SWISS als Erstbestellerin der C Series von Bombardier erstmals Details zu ihrem zukünftigen Flugzeugtyp für Kurz- und Mittelstrecken präsentiert. Im Rahmen des Kurzbesuchs eines Testflugzeugs in Zürich wurden die attraktive Kabinenausstattung und der innovative Sitz vorgestellt. SWISS erwartet die Auslieferung der ersten Flugzeuge Mitte 2016. Insgesamt wurden 30 Flugzeuge des Typs bestellt.

Im Juli 2015 präsentierte SWISS Kabinenprodukt und Streckennetz ihres neuen Flaggschiffs Boeing 777-300ER (Extended Range). Insgesamt neun B777-300ER mit drei Reiseklassen werden ab Anfang 2016 in die Flotte integriert.

Zum fünften Mal in Folge belegte SWISS bei der Verleihung der World Travel Awards 2015 den ersten Platz in der Kategorie „Europe's Leading Airline Business Class“. Die Auszeichnung umfasst sowohl die Kurz- als auch die Langstreckenflüge.

In den ersten neun Monaten des Jahres beförderte SWISS weltweit 13,4 Mio. Passagiere. Das Angebot an Sitzkilometern wurde gegenüber Vorjahr um 2,8 Prozent ausgeweitet, die verkauften Sitzkilometer sind um 2,3 Prozent angestiegen. Der Sitzladefaktor ist um 0,4 Prozentpunkte gesunken.

In den ersten neun Monaten stiegen die Umsatzerlöse von SWISS größtenteils währungsbedingt auf 3,5 Mrd. EUR (+ 8,4 Prozent). Das EBIT stieg von 211 Mio. EUR auf 407 Mio. EUR, vor allem bedingt durch niedrigere Treibstoffkosten. Das Adjusted EBIT betrug 375 Mio. EUR (Vorjahr: 212 Mio. EUR). Die Differenz zwischen EBIT und Adjusted EBIT bei SWISS resultiert aus Pensionskassenplanänderungen im Zuge der neu abgeschlossenen Cockpit- und Kabinen-Gesamtarbeitsverträge und damit einhergehendem Minderaufwand.

Austrian Airlines



Austrian Airlines¹⁾

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 591	1 574	1,1
EBIT	Mio. €	61	-4	-
Adjusted EBIT	Mio. €	61	-7	-
EBITDA	Mio. €	142	74	91,9
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	5 916	6 188	-4,4
Fluggäste	Tsd.	8 356	8 663	-3,5
Flüge	Anzahl	96 756	97 307	-0,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	17 846	17 768	0,4
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	14 055	14 192	-1,0
Sitzladefaktor	%	78,8	79,9	-1,1 P.

¹⁾ Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter www.austrian.com.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Austrian Airlines ist Österreichs größte Fluggesellschaft und betreibt mit ihrer 80 Flugzeuge umfassenden Bestandsflotte ein weltweites Streckennetz von 119 Destinationen in 51 Ländern. Der Heimatflughafen Wien ist durch seine günstige geografische Lage im Herzen Europas eine ideale Drehscheibe zwischen Ost und West.

Im März 2015 wurde die Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH als eigene Gesellschaft neu aufgestellt. Das Unternehmen ist auf die Wartung von Bombardier Dash 8-Flugzeugen spezialisiert.

Mit der Verschmelzung der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH auf die Austrian Airlines AG am 1. April 2015 wurde der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group bei Austrian Airlines gebündelt.

Der angespannten Wettbewerbssituation am Drehkreuz Wien begegnet Austrian Airlines mit fortlaufendem Kapazitätsmanagement und der neuen Tarifstruktur im Europaverkehr. Diese bietet den Passagieren seit 1. Oktober 2015 mehr Wahlfreiheit bei der Buchung von Zusatzleistungen und Services.

Ab April 2016 wird Austrian Airlines die Destination Shanghai wieder in ihr Langstreckenprogramm aufnehmen. Damit wird neben Peking ein zweites Flugziel in China angeboten.

Im Zusammenhang mit den Vorbereitungen zur Einflottung der 17 Embraer-Jets wurde in diesem Sommer die Regelmäßigkeit des Flugverkehrs leicht beeinträchtigt. Austrian Airlines reagierte unter anderem mit der Anmietung von externer Kapazität, sodass die operationelle Situation weitgehend stabilisiert werden konnte.

In den ersten neun Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 8,4 Mio. Passagiere (-3,5 Prozent). Das Angebot lag auf Vorjahresniveau (+0,4 Prozent). Die Krisen im Nahen Osten, in Russland und der Ukraine bewirkten jedoch einen Nachfragerückgang, weshalb der Absatz um 1,0 Prozent zurückging. Die Auslastung der Flüge lag von Januar bis September bei 78,8 Prozent (-1,1 Prozentpunkte). Dem verringerten Passagieraufkommen wirkte hierbei die spürbar gesteigerte Erlösqualität entgegen.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag von Januar bis Ende September 2015 mit 1,6 Mrd. EUR um 1,1 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Die Gesamterlöse sind um 3,4 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR gestiegen. Die Aufwände waren mit 1,6 Mrd. EUR leicht unter Vorjahr (-0,5 Prozent). Geringeren Treibstoffkosten standen höhere Technikkosten sowie Mehrkosten durch den stärkeren US-Dollar gegenüber. Das EBIT betrug in den ersten neun Monaten 61 Mio. EUR und lag damit um 65 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Das Adjusted EBIT betrug in den ersten neun Monaten ebenfalls 61 Mio. EUR (+68 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 763	1 767	-0,2	556	606	-8,3
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	19	19	-	6	6	-
EBIT	Mio. €	-38	69	-	-22	24	-
Adjusted EBIT	Mio. €	35	69	-49,3	-15	26	-
EBITDA*	Mio. €	94	115	-18,3	6	40	-85,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	106	184	-42,4	10	33	-69,7
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	4 639	4 675	-0,8	4 639	4 675	-0,8
Fracht und Post	Tsd. t	1 216	1 227	-0,9	400	418	-4,3
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9 460	9 184	3,0	3 334	3 250	2,6
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	6 229	6 344	-1,8	2 081	2 180	-4,5
Nutzladefaktor	%	65,8	69,1	-3,2 P.	62,4	67,1	-4,7 P.

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die Lufthansa Cargo AG ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Neben Lufthansa Cargo gehören die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer Gruppe sowie die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH zum Geschäftsfeld Logistik. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften. Neben den eigenen Frachtflugzeugen und gecharterten Frachtkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines.

Markt und Wettbewerb Der leichte Aufschwung gegen Jahresende 2014 setzte sich im Berichtszeitraum 2015 zunächst fort. Die Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten verbesserte sich im ersten Quartal 2015, verlor im zweiten und dritten Quartal jedoch an Fahrt. Der globale Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin hart umkämpft. Vor allem Airlines aus dem Mittleren Osten und der Türkei erhöhen ihre Frachtkapazitäten – insbesondere durch zahlreiche neue Passagierflugzeuge. In diesem Marktumfeld setzt Lufthansa Cargo auf höchste Qualität und ein flexibles Kapazitätsmanagement.

Einzelne Airlines haben zu Beginn des Jahres eine Änderung ihrer Preismodelle und den Schritt zu sogenannten „All-in-Raten“ eingeführt, bei denen der Treibstoffzuschlag nicht mehr separat ausgewiesen wird. Lufthansa Cargo hat nach sorgfältiger Analyse ebenfalls eine Änderung des Preismodells beschlossen. Ab dem Winterflugplan 2015/2016 wird Lufthansa Cargo nur noch zwei Preiskomponenten erheben: eine Nettrate sowie eine angepasste „Airfreight Surcharge“. Damit entfallen die bislang unterschiedlichen Zuschläge für Treibstoff und Sicherheit. Die neue Airfreight Surcharge wird dabei deutlich niedriger ausfallen als die Summe der derzeit erhobenen Zuschläge. Die Nettraten werden entsprechend angepasst, sodass aus der Umstellung der Preisstruktur keine Veränderung der Gesamtraten erfolgt. Die neue Preisstruktur wird weniger komplex und soll zum Beispiel negative Basisraten vermeiden.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Cargo bietet ihren Kunden ein hochfrequentes Angebot an, das Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern umfasst. Im Zuge der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird Lufthansa Cargo ihre Flotte allerdings leicht reduzieren. Neben den fünf Boeing 777-Frachtern sollen künftig noch zwölf MD-11 anstatt der bisher 14 im Streckennetz von Lufthansa Cargo fliegen.

Im Februar stieß die fünfte B777F zur Flotte. Diese Frachter zeichnen sich durch einen geringen Treibstoffverbrauch, eine große Reichweite und hohe Zuverlässigkeit aus. Das Unternehmen hat damit nun alle fünf bestellten B777F erfolgreich in die Flotte integriert.

Die Entscheidung über den Neubau des Logistikzentrums LCCneo wurde im April 2015 um mindestens zwei Jahre verschoben. Damit einhergehend werden nun Maßnahmen geprüft, um das bestehende Frachtzentrum kosteneffizient zu ertüchtigen.

Die Implementierung einer neuen IT-Infrastruktur für die Frachtabfertigung geht weiter voran. Das größte IT-Projekt in der Unternehmensgeschichte soll bis Ende des Jahres abgeschlossen werden.

Die Kooperation mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) verläuft seit Dezember 2014 erfolgreich. Die Kapazitäten auf den unter die Kooperation fallenden Strecken werden von beiden Partnern gemeinsam vermarktet, wodurch den Kunden attraktivere und flexiblere Angebote unterbreitet werden können. Bereits in den ersten Monaten hat sich diese Partnerschaft bewährt.

Lufthansa Cargo setzt das Zukunftsprogramm SCORE im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ auch 2015 mit unverminderter Anstrengung fort. Zudem hat das Unternehmen ein neues Kostensenkungsprogramm beschlossen. Die jährlichen Betriebsaufwendungen sollen bis 2018, vor allem im Personalbereich, um mindestens 40 Mio. EUR reduziert werden.

Bei Lufthansa Cargo war die transportierte und abgesetzte Frachtmenge in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum rückläufig. Die beförderte Tonnage ging geringfügig um 0,9 Prozent zurück. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 3,0 Prozent erhöht, davon 5,0 Prozent in den Frachträumen der Passagierflugzeuge und 0,9 Prozent in den Frachtflugzeugen. Die transportierten Tonnenkilometer sanken hingegen um 1,8 Prozent, sodass sich der Nutzladefaktor im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 Prozentpunkte verringerte.

Im Verkehrsgebiet Amerika stiegen die Frachtmengen gegenüber Vorjahr um 1,4 Prozent. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 4,6 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer gingen nur leicht um 0,2 Prozent zurück. Somit sank die Auslastung um 3,1 Prozentpunkte. Das Wachstum wurde auf den Nordatlantik-Strecken primär durch Erhöhung der Frachterkapazität generiert. Auf den Südatlantik-Strecken wurde ein starkes Wachstum bei den Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge durch gleichzeitige Reduzierung von Frachterkapazität kompensiert. Im Bereich Asien/Pazifik sanken die Frachtmengen im Vorjahresvergleich (-1,4 Prozent). Das Angebot wurde um 2,0 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer gingen hingegen um 3,3 Prozent zurück, sodass sich der Nutzladefaktor um 4,1 Prozentpunkte verringerte. In Nahost/Afrika stiegen die beförderten Tonnagen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nur geringfügig (+0,2 Prozent). Das Angebot wurde um 0,3 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer gingen hingegen um 1,5 Prozent zurück. Dadurch sank die Auslastung um 1,0 Prozentpunkte. Die Frachtmengen innerhalb Europas sanken um 3,0 Prozent. Da die angebotenen Tonnenkilometer um 1,4 Prozent erhöht wurden und die transportierten Tonnenkilometer um 3,1 Prozent sanken, lag der Ladefaktor in diesem Verkehrsgebiet um 2,2 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse blieben bei Lufthansa Cargo in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 mit 1,8 Mrd. EUR in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (-0,2 Prozent). Die anderen Betriebserlöse stiegen vornehmlich aufgrund der Zunahme von Abfertigungserlösen auf 50 Mio. EUR (+25,0 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen insbesondere wegen eines geringeren Fremdwährungsergebnisses mit 32 Mio. EUR um 47,5 Prozent unter Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse verringerten sich auf insgesamt 1,8 Mrd. EUR (-1,8 Prozent).

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich ebenfalls zum Teil währungsbedingt um 4,6 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR. Der Materialaufwand nahm um 5,1 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR ab. Innerhalb dieser Position reduzierte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt auf 243 Mio. EUR (-28,3 Prozent). Der Technikaufwand stieg im Wesentlichen aufgrund einer höheren Anzahl an Wartungsereignissen auf 98 Mio. EUR (+6,5 Prozent). Der Charteraufwand fiel geringfügig um 0,8 Prozent auf 514 Mio. EUR, die Gebühren stiegen insbesondere währungsbedingt auf 224 Mio. EUR (+11,4 Prozent).

Der Personalaufwand erhöhte sich zum Vorjahr um 6,9 Prozent auf 310 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf Währungs- und Tarifeffekten sowie erhöhtem Dienstzeitaufwand für Pensionsverpflichtungen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.654 Mitarbeiter. Die Abschreibungen stiegen um 86 Mio. EUR auf 132 Mio. EUR. Neben der Zunahme der planmäßigen Abschreibungen durch den Zugang der neuen B777F-Flugzeuge sind in diesem Betrag auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Projektkosten im Zusammenhang mit der Verschiebung des geplanten Neubaus des Frachtterminals (LCCneo) und auf Planungskosten für den Bau eines Verwaltungsgebäudes in Höhe von insgesamt 73 Mio. EUR enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich vor allem aufgrund von gestiegenen Kursverlusten auf 221 Mio. EUR (+22,1 Prozent).

Das Beteiligungsergebnis stieg hauptsächlich aufgrund von positiven Ergebnisbeiträgen der nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften um 8 Mio. EUR auf 21 Mio. EUR.

Das Geschäftsfeld Logistik erzielte in den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2015 ein durch außerplanmäßige Abschreibungen belastetes EBIT in Höhe von -38 Mio. EUR (Vorjahr: 69 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag bei 35 Mio. EUR (Vorjahr: 69 Mio. EUR).

Die Investitionen verringerten sich im Berichtszeitraum um 42,4 Prozent auf 106 Mio. EUR (Vorjahr: 184 Mio. EUR), was vor allem aus geringeren An- und Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der B777F-Flugzeuge resultierte.

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. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2015	Veränderung in P.
Europa	148	-3,3	396	-3,0	516	1,4	244	-3,1	47,2	-2,2
Amerika	723	3,7	382	1,4	4 355	4,6	2 778	-0,2	63,8	-3,1
Asien/Pazifik	680	-4,2	342	-1,4	3 727	2,0	2 746	-3,3	73,7	-4,1
Nahost/Afrika	150	-3,2	96	0,2	862	0,3	461	-1,5	53,5	-1,0
Gesamtverkehr	1 701	-0,8	1 216	-0,9	9 460	3,0	6 229	-1,8	65,8	-3,2

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 723	3 200	16,3	1 167	1 112	4,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1 361	1 216	11,9	398	436	-8,7
EBIT	Mio. €	399	375	6,4	131	136	-3,7
Adjusted EBIT	Mio. €	398	348	14,4	130	121	7,4
EBITDA*	Mio. €	474	443	7,0	156	159	-1,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	74	83	-10,8	32	19	68,4
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	20 397	20 003	2,0	20 397	20 003	2,0

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt rund 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 53 Gesellschaften beteiligt.

Wichtigstes strategisches Ziel der Lufthansa Technik ist weiterhin profitables Wachstum durch den Ausbau der internationalen Präsenz und von Innovationen in Produkt und Technologie. Ein wichtiger Schritt dazu war die termingerechte Eröffnung eines neuen Betriebs zur Flugzeugüberholung in Puerto Rico.

Seit dem dritten Quartal 2015 ist Lufthansa Technik Philippines als Teil des Lufthansa Technik Entwicklungsbetriebs dazu berechtigt, selber kleinere Modifikationen zu entwickeln und so die Effizienz bei der Bearbeitung von Kundenaufträgen weiter zu steigern.

Lufthansa Bombardier Aviation Services baut gemeinsam mit OHS Aviation Services ihre Zusammenarbeit im Bereich Business-Jetkabine mit internationaler Ausrichtung aus und bietet zukünftig mehr Dienstleistungen aus einer Hand an.

Markt und Wettbewerb Seit Jahresbeginn stellten weltweit 13 Airlines mit insgesamt 43 Flugzeugen den Flugbetrieb ein, 18 Start-ups mit 39 Flugzeugen nahmen den Betrieb auf. Die immer noch angespannte Finanzlage vieler Fluggesellschaften sowie wachsende MRO-Kapazitäten führen weiterhin zu hohem Preisdruck im MRO-Geschäft. Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-Original Equipment Manufacturer (OEM) sowie MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften und unabhängige Anbieter.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 16 neue Kunden gewinnen und 214 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 2,0 Mrd. EUR für 2015 und die Folgejahre abschließen.

Im Berichtszeitraum wurde die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge leicht auf 3.652 erhöht. Dazu gehört auch ein Vertrag mit der privaten spanischen Airline Air Europa Lineas Aéreas S.A.U. Lufthansa Technik wird künftig die bis zu 22 Flugzeuge umfassende Boeing 787-Flotte der Airline langfristig mit Komponenten versorgen. Damit ist die Airline der erste B787-Kunde der Lufthansa Technik in Europa. Der Vertrag tritt im März 2016 mit Eintreffen der ersten B787 in Kraft.

Im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ setzt Lufthansa Technik weiterhin konsequent Maßnahmen zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und nachhaltigen Ergebnissteigerung des Unternehmens um, die unter SCORE begonnen wurden. Wie im Vorjahr werden diese Maßnahmen wesentlich zum Unternehmensergebnis beitragen. Darüber hinaus richtet sich der Blick bereits auf die Entwicklung weiterer Wachstums-, Produktivitäts- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen für die Folgejahre.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Berichtszeitraum insbesondere währungsbedingt um 16,3 Prozent auf 3,7 Mrd. EUR. Es konnten sowohl die Umsätze mit den Konzerngesellschaften um 11,9 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR als auch der Außenumsatz um 19,1 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR gesteigert werden. Die übrigen betrieblichen Erträge lagen mit 207 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres.

Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 3,5 Mrd. EUR analog zu den Umsatzerlösen über dem Vorjahreswert (+16,5 Prozent). Der Materialaufwand stieg deutlich um 21,1 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR, der Personalaufwand lag über dem Vorjahresniveau (+6,5 Prozent).

Im Berichtszeitraum erzielte die Lufthansa Technik ein EBIT von 399 Mio. EUR und lag damit über dem Vorjahresergebnis (375 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT betrug 398 Mio. EUR und lag ebenso über dem Vorjahreswert (348 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen beliefen sich auf 74 Mio. EUR (-9 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 258	1 960	15,2	810	723	12,0
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	485	466	4,1	176	172	2,3
EBIT	Mio. €	69	56	23,2	53	47	12,8
Adjusted EBIT	Mio. €	76	57	33,3	50	48	4,2
EBITDA*	Mio. €	130	104	25,0	70	64	9,4
Segmentinvestitionen	Mio. €	70	87	-19,5	32	39	-17,9
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	33 623	32 693	2,8	33 623	32 693	2,8

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie Die LSG Sky Chefs-Gruppe setzt sich aus 155 Unternehmen zusammen. Mit ihrem Kerngeschäft Airline-Catering ist die Gruppe an 210 Flughäfen in 50 Ländern präsent und damit Weltmarktführer. Weiteres Wachstum soll in den Bereichen Bordverkaufsprogramme, Bordserviceequipment, Equipmentlogistik und Flughafenlounges erzielt werden. Die strategische Positionierung wurde in den vergangenen Jahren gezielt um Servicekonzepte für Bahnunternehmen und Lieferungen an den Einzelhandel erweitert.

Markt und Wettbewerb Weltweit steigende Passagier volumina schlagen sich wegen Veränderungen des überproportionalen Wachstums von Low-Cost-Carriern und der Umstellung der Servicekonzepte bei Netzwerk-Carriern nur bedingt in einer erhöhten Nachfrage nach Bordservices nieder. Die in den reifen Märkten Europas bestehenden Überkapazitäten im Catering sowie der intensive Wettbewerb der Airlines sorgen für einen starken Preis- und Wettbewerbsdruck auch im Airline-Catering.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung LSG Sky Chefs hat umfangreiche Aktivitäten eingeleitet, um den veränderten Kundenbedürfnissen zu begegnen. Mit der Bündelung der Managementverantwortung für Europa wurde die Durchgängigkeit des Kundenservice maßgeblich erhöht. Das Leistungsportfolio wird konsequent um Kompetenzen in Bordverkaufskonzepten angereichert, die Konsumentenforschung, Wissen um Einzelhandelsangebote sowie technologisches und logistisches Know-how umfassen. Die Zusammenführung dieser Aktivitäten befähigt das Unternehmen, die andauernde Transformation der Märkte zu meistern.

In Tampa eröffnete LSG Sky Chefs einen neuen Betrieb und begann mit dem Bau einer Produktionsstätte in Santiago de Chile. In Litauen hat sich LSG Sky Chefs hingegen aus dem schrumpfenden Airline-Catering-Markt zurückgezogen.

Wichtige Cateringverträge mit Airlines wurden erneuert und gewonnen. Dazu zählen die Vertragsverlängerung mit Delta Airlines an ihrem Hub Detroit, die Erweiterung der Geschäftsbeziehung mit Air New Zealand sowie die Ausweitung der Belieferung von Azul Airlines auf internationalen Strecken. Die LSG Sky Chefs Lounge GmbH übernahm Anfang Oktober die Lufthansa Lounges am

Flughafen New York JFK und wird ab Frühjahr 2016 auch die Lufthansa First Class-Lounges im Münchner Satelliten-Terminal betreiben. Im Einzelhandelsgeschäft wurde die Geschäftsbeziehung mit Starbucks auf Chile und China ausgeweitet. Zukünftig werden auch mehr als 1.000 Filialen der amerikanischen Einzelhandelskette Circle K in den USA beliefert.

Die im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ aufgesetzten Projekte werden konsequent umgesetzt.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz des Geschäftsfelds Catering hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2015 in fast allen Regionen positiv entwickelt und erhöhte sich insgesamt gegenüber dem Vorjahreszeitraum vor allem währungsbedingt um 15,2 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Gesellschaften trugen mit 11 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei. Der Außenumsatz stieg um 18,7 Prozent, der Innenumsatz um 4,1 Prozent.

Die sonstigen Erträge lagen mit 48 Mio. EUR um 12 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Dies ist vor allem auf gestiegene Wechselkursgewinne zurückzuführen. Insgesamt erhöhten sich die Gesamterlöse um 310 Mio. EUR auf 2,3 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Gesamtaufwendungen waren mit 2,2 Mrd. EUR 15,5 Prozent höher als der Vorjahreswert. Der Material- und Personalaufwand stieg mengen- und währungsbedingt um 13,0 Prozent auf 974 Mio. EUR beziehungsweise um 17,2 Prozent auf 826 Mio. EUR. Die Abschreibungen lagen hauptsächlich wegen außerplanmäßiger Abschreibungen auf Anlagevermögen mit 60 Mio. EUR um 12 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich ebenfalls mengen- und währungsbedingt auf 388 Mio. EUR (+17,2 Prozent) erhöht.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 10,6 Mio. EUR über Vorjahresniveau (Vorjahr: 6,2 Mio. EUR). Das EBIT konnte um 13 Mio. EUR auf 69 Mio. EUR gesteigert werden. Das Adjusted EBIT lag mit 76 Mio. EUR (Vorjahr: 57 Mio. EUR) vor allem aufgrund eines Wertminderungsaufwandes über dem EBIT. Die Segmentinvestitionen fielen mit 70 Mio. EUR um 17 Mio. EUR geringer aus als im Vorjahreszeitraum.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Veränderung in %	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	373	478	-22,0	111	161	-31,1
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	174	277	-37,2	46	88	-47,7
EBIT	Mio. €	-150	-43	-248,8	-50	-10	-400,0
Adjusted EBIT	Mio. €	-191	-44	-334,1	-51	-11	-363,6
EBITDA*	Mio. €	-122	-3	-3 966,7	-42	3	-
Segmentinvestitionen	Mio. €	10	21	-52,4	2	9	-77,8
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	5 787	6 252	-7,4	5 787	6 252	-7,4

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Der Bereich Sonstige umfasst die übrigen Service- und Finanzgesellschaften der Lufthansa Group. Dazu gehören unter anderem AirPlus und die in der Lufthansa Group verbliebenen Gesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services sowie weitere Einzelgesellschaften und die Konzernfunktionen.

Entwicklung Gesellschaften AirPlus ist einer der weltweit führenden Anbieter von Lösungen, die das Bezahlen und Auswerten von Geschäftsreisen ermöglichen. Auch im dritten Quartal 2015 blieb das Geschäftsreisewachstum weltweit stabil. AirPlus-Kunden haben in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 9,6 Prozent mehr für Geschäftsreisen ausgegeben als im Vorjahreszeitraum. Maßgeblich für die internationale Entwicklung ist die Kategorie „Flug“. Hier haben Unternehmen 4,5 Prozent mehr geschäftliche Flugreisen gebucht und dafür 8,4 Prozent mehr ausgegeben.

Das EBIT im Berichtszeitraum lag mit 47,0 Mio. EUR um 51,6 Prozent über Vorjahr. Gründe waren neben der positiven Entwicklung des Abrechnungsvolumens auch positive Währungseffekte. Das Adjusted EBIT lag ebenfalls bei 47,0 Mio. EUR.

Die Nachfolgesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services sind in unterschiedlichen Branchen tätig. Bei Lufthansa Systems lag neben der Entwicklung von Applikationen zur Optimierung von Geschäftsprozessen für ihre mehr als 300 Airline-Kunden ein Schwerpunkt auf Beratungs- und Dienstleistungen im Bereich Digitale Transformation. Die im Airline-Markt zunehmend wichtigen Kompetenzen im Bereich Data Analytics (Big Data) wurden in der ZeroG GmbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft von Lufthansa Systems, gebündelt. Ein weiterer Fokus lag auf der Weiterentwicklung der WiFi-Plattform BoardConnect. Neben einer Partnerschaft zum Thema Connectivity an Bord soll eine neue Variante mit dem Namen BoardConnect Portable zusätzliche Zielgruppen im Bereich Low-Cost-Operations ansprechen und somit den Marktanteil weiter erhöhen.

Lufthansa Industry Solutions steigerte das Neugeschäftsvolumen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres deutlich. Für die Kunden des IT-Dienstleisters ist Big Data eines der wichtigsten Themen der Digitalen Transformation. Lufthansa Industry Solutions hat deshalb das Data Insight Lab eingerichtet, in dem Experten für Business Analysis, Data Science und Data Architecture arbeiten. Sie unterstützen Kunden unterschiedlicher Branchen dabei, Mehrwert aus der Strukturierung und Analyse ihrer Daten ziehen zu können.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die Nachfolgesellschaften der Lufthansa Systems im Berichtszeitraum ein EBIT in Höhe von 62 Mio. EUR und lagen damit 36 Mio. EUR über dem Vorjahreszeitraum. Diese signifikante Erhöhung des EBIT ist im Wesentlichen auf eine Kaufpreisanpassung im Rahmen des Verkaufs des Infrastrukturbereichs der ehemaligen Lufthansa Systems AG an die IBM-Gruppe zurückzuführen. Das Adjusted EBIT lag bei 21 Mio. EUR (Vorjahr: 26 Mio. EUR).

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 949 Mio. EUR über dem Vorjahreswert (+89,4 Prozent). Die betrieblichen Aufwendungen stiegen auf 1,2 Mrd. EUR (+95,3 Prozent). Das EBIT belief sich auf -285 Mio. EUR (Vorjahr: -131 Mio. EUR), das Adjusted EBIT erreichte -285 Mio. EUR (Vorjahr: -131 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis ist im Wesentlichen durch höhere Kursverluste im Vergleich zum Vorjahr bedingt.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Für den gesamten Bereich Sonstige war der Berichtszeitraum weiterhin geprägt durch ein negatives Kursergebnis, welches in diesem Segment verbucht wird. Die Gesamterlöse stiegen auf 1,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,4 Mrd. EUR), während die betrieblichen Aufwendungen auf 2,0 Mrd. EUR stiegen (Vorjahr: 1,5 Mrd. EUR). Der Anstieg in den Erlösen wie auch in den Aufwendungen ist bedingt durch stark erhöhte Kursgewinne und -verluste. Das EBIT betrug -150 Mio. EUR (Vorjahr: -43 Mio. EUR), das Adjusted EBIT -191 Mio. EUR (Vorjahr: -44 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

Die Lufthansa Group ist gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken und Chancen ausgesetzt. Die stets aktuellen Managementsysteme sorgen für frühzeitiges Erkennen und Steuern von Risiken und Chancen. Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement-System und zur Risiko- und Chancensituation der Lufthansa Group finden Sie im „Geschäftsbericht 2014“ [ab S. 100](#).

Geopolitische Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Ukraine-Konflikt und verschiedenen Konflikten in Nahost, die Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung in China könnten sich negativ auf die weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auf die Umsatzentwicklung einzelner Unternehmen auswirken.

Die wirtschaftliche Entwicklung vieler erdölexportierender Länder profitiert von den aktuell niedrigen Ölpreisen. Eine Rückkehr des Ölpreises zu vorherigen Niveaus würde den Wachstumspfad negativ beeinflussen.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen ist weiterhin sehr volatil. Im Jahresverlauf 2015 hat sich zwar die Erhöhung des Bewertungszinssatzes für die zu bilanzierenden Pensionsverpflichtungen entlastend ausgewirkt. Nachhaltige, langfristige Entlastungen hängen aber von den angestrebten neuen Versorgungsmodellen als Gegenstand der laufenden Tarifverhandlungen ab.

Aufgrund des Unfalls der Germanwings-Maschine am 24. März 2015 dauern behördliche Ermittlungen zumindest in Deutschland, Frankreich und Spanien weiter an. Deshalb ist weiterhin offen, ob strafrechtliche Ansprüche dort oder gegebenenfalls in den USA erhoben werden.

Für Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo besteht auch nach der aktuellen Entscheidung des hessischen Landesarbeitsgerichts zu möglichen Streikgründen ein hohes Risiko von Arbeitskämpfen in Deutschland, weil noch zahlreiche offene Tarifverträge Anlass für neue Streikmaßnahmen bieten. Vor allem im Bereich der Alters- und Übergangsvorsorge gestalten sich die Gespräche mit den Gewerkschaften sehr anspruchsvoll. Neben der Schädigung der Reputation der Lufthansa Group als zuverlässigem Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und streikbedingter Zusatzkosten.

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

Nachtragsbericht

Seit dem 30. September 2015 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 %	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*
Welt	2,5	3,0	3,3	3,3	3,4
Europa	1,8	1,9	2,1	2,0	1,9
Deutschland	1,7	2,1	2,0	1,6	1,5
Nordamerika	2,4	2,8	2,9	2,6	2,5
Südamerika	-0,4	0,3	1,9	2,5	3,0
Asien/Pazifik	4,5	4,7	4,9	5,1	5,3
China	6,5	6,3	6,5	6,5	6,7
Naher Osten	2,4	3,1	3,8	4,5	4,8
Afrika	2,9	3,3	4,2	4,7	4,7

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2015.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Nach einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,7 Prozent im Jahr 2014 wird für das Geschäftsjahr 2015 mit einem Wachstum von 2,5 Prozent gerechnet. Ursache für dieses leicht geringere Wachstum sind schwächere Entwicklungen in Entwicklungs- und Schwellenländern, die von den stabilen wirtschaftlichen Entwicklungen in Nordamerika und Europa nicht vollständig kompensiert werden. Insgesamt gilt die weltwirtschaftliche Lage jedoch als stabil. Die am stärksten wachsende Weltregion ist weiterhin Asien/Pazifik mit einer erwarteten Wachstumsrate von 4,5 Prozent, gefolgt von Afrika mit 2,9 Prozent Wachstum. Für Nordamerika wird ein Wachstum von 2,4 Prozent erwartet, während für Südamerika mit einem Rückgang der Wirtschaft um 0,4 Prozent gerechnet wird.

Für die Europäische Union wird 2015 ein Wirtschaftswachstum von 1,8 Prozent prognostiziert. Zu den wachstumsstarken Ländern der Europäischen Union werden Irland mit einer derzeit erwarteten Wachstumsrate von 6,1 Prozent, Spanien mit 3,2 Prozent und Schweden mit 3,0 Prozent zählen. Für Deutschland wird eine Wachstumsrate von 1,7 Prozent prognostiziert. Griechenland und Finnland sind die beiden einzigen Länder der Europäischen Union, für die 2015 mit -1,3 Prozent beziehungsweise -0,1 Prozent eine negative Wachstumsrate erwartet wird.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung deuten die Terminkurse auf eine Erwartung leicht steigender Preise hin. Insgesamt dürfte das Ölpreisniveau jedoch weiterhin durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Es ist daher auch für das restliche Jahr 2015 mit volatilen Kerosinpreisen zu rechnen.

Die Entwicklung des Euro wird voraussichtlich weiterhin von den Maßnahmen der Zentralbanken bestimmt. Bis Jahresende ist mit einer Fortsetzung der allgemeinen Euro-Schwäche zu rechnen. Sollte die erwartete Leitzinserhöhung in den USA erfolgen, ist mit einem stärkeren US-Dollar zu rechnen. Die Entwicklung des Chinesischen Renminbi ist stark von der wirtschaftlichen Entwicklung in China abhängig. Derzeit bestehen unterschiedliche Meinungen zur weiteren Entwicklung in China. Der Analystenkonsens sagt für die anderen relevanten Währungen ein in etwa gleichbleibendes Niveau voraus. Für den Schweizer Franken werden leichte Schwankungen um das aktuelle Wechselkursniveau erwartet.

Branchenausblick Die IATA rechnet unter Berücksichtigung der Prognosen für das weltweite Wirtschaftswachstum mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 6,7 Prozent für 2015 (Vorjahr: 6,0 Prozent), welches sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich darstellen soll. Der Branchenverband prognostiziert das höchste Wachstum für den Mittleren Osten (12,9 Prozent), gefolgt von Asien/Pazifik (8,1 Prozent), Europa (6,8 Prozent), Lateinamerika (5,1 Prozent) und Nordamerika (3,0 Prozent).

Ausblick Lufthansa Group In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres haben sich die Ergebnisse der Lufthansa Group in einem von volatilen Einflussfaktoren geprägten Umfeld im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sehr gut entwickelt. Diese erfreuliche Ergebnisentwicklung wurde maßgeblich von den Passage Airlines getrieben. Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs konnten ihre Ergebnisse ebenfalls deutlich steigern. Lediglich Lufthansa Cargo musste eine schwächere Ergebnisentwicklung als noch im Vorjahreszeitraum verzeichnen. Das Segment Sonstige zeigte ebenfalls eine deutlich negative Ergebnisentwicklung.

Die Airlines der Lufthansa Group profitierten erheblich von deutlich gesunkenen Treibstoffkosten. Diese überkompensierten die insgesamt negativen Währungseinflüsse. Besonders hervorzuheben sind auch die positive Wirkung aus dem nun abgeschlossenen Einbau der neuen First und Business Class bei Lufthansa Passage, der auf einzelnen Strecken bereits zu spürbaren Erlössteigerungen führte, sowie die deutliche Ergebnisverbesserung bei Germanwings. Umfangreiche Streiks bei Lufthansa Passage (inklusive Germanwings) und Lufthansa Cargo sowie Ergebnisbelastungen aus der Abwertung des Venezolanischen Bolivars verhinderten eine noch bessere Ergebnisentwicklung bei Lufthansa Passage.

Die Lufthansa Group bewegte sich in den ersten neun Monaten im Rahmen der operativen und finanziellen Prognose vom Beginn des Geschäftsjahres.

Entwicklung der Passage Airline Gruppe wird zum Jahresende schwächer Die Nachfrage wird sich für die Passage Airline Gruppe auch weiterhin regional unterschiedlich entwickeln. Das gilt ebenso für die Durchschnittserlöse. Nach dem sehr erfreulichen Geschäftsverlauf im dritten Quartal ist nun damit zu rechnen, dass sich die Stückerlöse wieder deutlich negativ gegenüber dem Vorjahreszeitraum entwickeln. Eine relative Verbesserung der Kennzahlen gegenüber dem Vorjahr wird zum Jahresende 2015 auch aufgrund einer guten Vergleichsbasis im Vorjahr zunehmend anspruchsvoller.

Prognose operative Kennzahlen Passage Airline Gruppe

	Prognose 2015
Flüge (Anzahl)	leicht steigend
Kapazität (ASK)	ca. +3%
Absatz (RPK)	stärker als Kapazitätswachstum
Sitzladefaktor (SLF)	leicht steigend
Preisniveau (Durchschnittserlöse)	deutlich rückläufig*
Stückerlöse (RASK)	deutlich rückläufig*
Stückkosten (CASK, exkl. Treibstoff)	leicht rückläufig*

* Währungsbereinigt.

Für das Gesamtjahr erwartet Lufthansa Passage unverändert eine deutliche Steigerung des Ergebnisniveaus. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Rekordergebnisse des dritten Quartals nicht bis zum Jahresende fortsetzen lassen. Die stark positiven Trends des Sommers haben sich bereits im September abgekühlt. Ergebnisbelastungen aus möglichen Streiks verschiedener Tarifgruppen sind weiterhin möglich. Deren etwaige Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung können zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht sinnhaft abgeschätzt werden und sind daher auch nicht Teil der Prognose.

SWISS rechnet unverändert mit einem Adjusted EBIT, das deutlich über Vorjahresniveau liegt. Der starke Schweizer Franken wird die Erträge zwar weiterhin belasten. Gestützt wird die Erwartung jedoch durch die nachhaltige Wirkung des Zukunftsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ und durch begünstigende Effekte aus dem niedrigen Ölpreis.

Austrian Airlines erwartet 2015 weitere ergebnisverbessernde Effekte aus dem erfolgreich laufenden Restrukturierungsprogramm. Die deutliche Anpassung von Kapazitäten und Vermarktungsaktivitäten trägt dazu bei, die Durchschnittserlöse zu stärken. Austrian Airlines erwartet für 2015 unverändert eine deutliche Steigerung des Adjusted EBIT.

Die Ergebnisverbesserung der einzelnen Airlines wird ganz wesentlich von der Differenz zwischen Einsparungen aus gesunkenen Treibstoffkosten und währungsbereinigt sinkenden Durchschnittserlösen bestimmt werden. Alle Airlines der Passage Airline Gruppe sind in der Lage, ihre Kapazitäten an nachhaltige Veränderungen in der Nachfrage anzupassen. Volatile Ölpreise, Wechselkursrisiken, Kapazitäts- und Preisentwicklung im Markt sowie Streikrisiken werden das Ergebnisniveau letztendlich bestimmen. Die im Geschäftsbericht 2014 genannten Annahmen für die operative Entwicklung der Passage Airline Gruppe bestehen nahezu unverändert fort. Angepasst wurde hier lediglich die nun leicht steigende Anzahl von Flügen. Die prognostizierte leichte Senkung der Stückkosten lässt sich voraussichtlich nur erreichen, wenn im Jahresverlauf keine weiteren Streiks auftreten.

Übrige Geschäftsfelder erwarten stark unterschiedliche Ergebnisentwicklung Lufthansa Cargo geht aufgrund der Geschäftsentwicklung im zweiten und dritten Quartal und der weiterhin schwachen konjunkturellen Dynamik im Welthandel für 2015 unverändert von einem Adjusted EBIT deutlich unter Vorjahresniveau aus. Das EBIT wird wegen außerplanmäßiger Abschreibungen zusätzlich belastet. Die Umsatzerlöse werden das Vorjahresniveau voraussichtlich ebenfalls nicht erreichen.

Lufthansa Technik erwartet trotz erhöhter Aufwendungen für innovative Produktentwicklungen, Wachstumsprojekte und dem Ausbau der Verbundstruktur für 2015 nun ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Die Umsatzentwicklung entspricht dem Marktwachstum.

LSG Sky Chefs rechnet für das Gesamtjahr 2015 unverändert mit einem Umsatz und einem Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Zur mittel- und langfristigen Ergebnissteigerung sollen die laufenden Programme zur Effizienzverbesserung sowie Veränderungen des Geschäftsmodells, insbesondere in den Märkten Europas und Nordamerikas, maßgeblich beitragen.

Lufthansa Group erwartet nun ein Adjusted EBIT von 1,75 bis 1,95 Mrd. EUR Nach dem erfreulichen Verlauf insbesondere des dritten Quartals erwartet die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2015 nun ein Adjusted EBIT von 1,75 bis 1,95 Mrd. EUR. Es ist wahrscheinlich, dass das Ergebnis des vierten Quartals durch Restrukturierungskosten belastet wird. Diese Belastungen sind im genannten Prognoserahmen allerdings bereits enthalten. Kosten für mögliche Streiks im vierten Quartal sind in dieser Prognose hingegen nicht enthalten.

Treiber und wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben vor allem der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack, die Wechselkurse des Euros insbesondere zum US-Dollar und zum Schweizer Franken, die Durchschnittserlöse der Passage Airline Gruppe sowie der weitere Verlauf der Tarifverhandlungen bei Lufthansa Passage in Deutschland. Für die Lufthansa Passage kommt insbesondere das weitere Nachfrageverhalten der Kunden als Ergebnisrisiko hinzu.

Ergebnisprognosen 2015 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz		Adjusted EBIT	
	Umsatz 2014 in Mio. €	Prognose für 2015	Adjusted EBIT 2014 in Mio. €	Prognose für 2015
Lufthansa Passage	17 098		399	deutlich über Vorjahr
SWISS	4 241		278	deutlich über Vorjahr
Austrian Airlines	2 069		9	deutlich über Vorjahr
Überleitung	-88		15	
Passage Airline Gruppe	23 320	deutlich über Vorjahr	701	deutlich über Vorjahr
Logistik	2 435	leicht unter Vorjahr	123	deutlich unter Vorjahr
Technik	4 337	deutlich über Vorjahr	380	deutlich über Vorjahr
Catering	2 633	deutlich über Vorjahr	88	deutlich über Vorjahr
IT Services	646	Auflösung des Geschäftsfelds	44	Auflösung des Geschäftsfelds
Sonstige	0		-161	deutlich unter Vorjahr
Innenumsätze / Überleitung	-3 360		-4	
Lufthansa Group	30 011	deutlich über Vorjahr	1 171	1 750 bis 1 950

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Januar – September 2015

in Mio. €	Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014*	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014*
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	19 387	18 460	7 264	6 994
Andere Betriebserlöse	4 917	4 164	1 675	1 464
Umsatzerlöse	24 304	22 624	8 939	8 458
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	155	156	56	74
Sonstige betriebliche Erträge	2 029	1 320	529	456
Materialaufwand	-13 303	-13 002	-4 659	-4 738
Personalaufwand	-5 902	-5 455	-1 979	-1 809
Abschreibungen	-1 265	-1 062	-414	-367
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4 471	-3 627	-1 355	-1 314
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1 547	954	1 117	760
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	108	71	93	66
Übriges Beteiligungsergebnis	8	23	-10	6
Zinserträge	129	121	12	30
Zinsaufwendungen	-253	-310	-82	-97
Übrige Finanzposten	456	-225	-116	-72
Finanzergebnis	448	-320	-103	-67
Ergebnis vor Ertragsteuern	1 995	634	1 014	693
Ertragsteuern	-227	-136	-214	-125
Ergebnis nach Ertragsteuern	1 768	498	800	568
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-20	-16	-6	-7
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1 748	482	794	561
„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	3,78	1,05	1,72	1,22

* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Januar – September 2015

in Mio. €	Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014
Ergebnis nach Ertragsteuern	1 768	498	800	568
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	194	67	-93	57
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-554	87	-6	18
Folgebewertung von Cashflow Hedges	440	76	-131	126
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	4	4	-2	4
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	0*	7	-4	5
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-110	-23	20	-40
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	611	-2 519	-200	-1 302
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-192	632	17	325
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	393	-1 669	-399	-807
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	2 161	-1 171	401	-239
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-20	-19	-2	-10
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	2 141	-1 190	399	-249

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Konzernbilanz

zum 30. September 2015

Aktiva

in Mio. €	30.09.2015	31.12.2014	30.09.2014
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 229	1 197	1 205
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	399	390	389
Flugzeuge und Reservetriebwerke	14 473	13 572	13 461
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	1 313	1 083	1 041
Übriges Sachanlagevermögen	2 080	2 109	2 107
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	526	445	459
Übrige Beteiligungen	163	776	560
Langfristige Wertpapiere	29	10	20
Ausleihungen und Forderungen	520	515	457
Derivative Finanzinstrumente	1 148	599	352
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	12	11	17
Effektive Ertragsteuerforderungen	33	31	32
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1 088	1 489	1 276
Langfristige Vermögenswerte	23 013	22 227	21 376
Vorräte	732	700	668
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 692	3 995	4 570
Derivative Finanzinstrumente	498	456	354
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	163	147	162
Effektive Ertragsteuerforderungen	147	122	114
Wertpapiere	2 962	1 785	2 711
Bankguthaben und Kassenbestände	919	953	934
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	33	89	72
Kurzfristige Vermögenswerte	10 146	8 247	9 585
Bilanzsumme	33 159	30 474	30 961

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	30.09.2015	31.12.2014	30.09.2014
Gezeichnetes Kapital	1 185	1 185	1 180
Kapitalrücklage*	170	170	886
Gewinnrücklagen*	1 711	1 237	730
Übrige neutrale Rücklagen	1 295	1 321	1 381
Konzernergebnis	1 748	55	482
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	6 109	3 968	4 659
Minderheitenanteile	73	63	60
Eigenkapital	6 182	4 031	4 719
Pensionsrückstellungen	6 886	7 231	7 397
Sonstige Rückstellungen	570	601	592
Finanzschulden	4 731	5 364	5 192
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	90	136	146
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 268	1 179	1 199
Derivative Finanzinstrumente	239	719	353
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	331	239	207
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	14 115	15 469	15 086
Sonstige Rückstellungen	989	953	779
Finanzschulden	1 439	594	666
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 926	4 635	5 202
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 499	2 848	3 164
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	913	924	948
Derivative Finanzinstrumente	974	766	196
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	120	228	201
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Vermögensgruppen	2	26	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12 862	10 974	11 156
Bilanzsumme	33 159	30 474	30 961

* Vorjahreszahlen angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. September 2015

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage*	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen*	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
Stand am 31.12.2013	1 180	886	332	270	236	328	1 166	2 511	313	6 056	52	6108
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	106	-106	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-207	-207	-12	-219
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Konzern-/ Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	482	482	16	498
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	140	67	-	8	215	-1 887	-	-1 672	3	-1 669
Stand am 30.09.2014	1 180	886	472	337	236	336	1 381	730	482	4 659	60	4 719
Stand am 31.12.2014	1 185	170	407	364	236	314	1 321	1 237	55	3 968	63	4 031
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	55	-55	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-9	-9
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Konzern-/ Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1 748	1 748	20	1 768
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-224	194	-	4	-26	419	-	393	-	393
Stand am 30.09.2015	1 185	170	183	558	236	318	1 295	1 711	1 748	6 109	73	6 182

* Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – September 2015

in Mio. €	Jan. – Sept. 2015	Jan. – Sept. 2014	Juli – Sept. 2015	Juli – Sept. 2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	828	1 407	1 123	830
Ergebnis vor Ertragsteuern	1 995	634	1 014	693
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1 244	1 055	397	366
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	42	9	2	-19
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-46	-24	0	1
Beteiligungsergebnis	-116	-94	-83	-72
Zinsergebnis	124	189	70	67
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern	-208	-215	-69	-109
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	-564	139	104	-6
Veränderung des Working Capitals ¹⁾	689	359	-802	-613
Operativer Cashflow	3 160	2 052	633	308
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1 876	-2 173	-429	-679
Investitionen in Finanzanlagen	-53	-49	-4	-3
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen	-257	-81	-72	-30
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	0*	47	0*	0*
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-86	0*	-2	0*
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-1	-8	0*	-4
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-1	-5	0*	-1
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	75	128	19	24
Zinseinnahmen	203	224	43	58
Erhaltene Dividenden	36	94	-8	10
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-1 960	-1 823	-453	-625
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	-1 211	-694	-719	-142
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	86	1 062	19	148
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-3 085	-1 455	-1 153	-619
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	700	783	499	635
Rückführung langfristiger Finanzschulden	-565	-1 419	-131	-191
Gewinnausschüttung	-9	-219	-2	-6
Zinsausgaben	-209	-336	-115	-145
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-83	-1 191	251	293
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	-8	-594	-269	-18
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	15	6	-19	7
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.²⁾	835	819	835	819
Wertpapiere	2 962	2 711	2 962	2 711
Flüssige Mittel	3 797	3 530	3 797	3 530
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	1 184	-1 023	414	-77

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.²⁾ Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2015: in Höhe von 84 Mio. EUR, 2014: in Höhe von 115 Mio. EUR).

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr 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 flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristigen Wertpapiere.

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. September 2015 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 2015 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. September 2015 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 zugrunde lagen. Die erstmals ab 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Veränderungen des Konsolidierungskreises hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2014 bis 30.09.2015

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	07.10.14		Gründung
Muller Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
SMFL Y Lease, Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Lahm Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	19.12.14		Gründung
Mitsubishi UFJ Lease & Finance Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
IBJ Leasing, Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
NTT Finance, Ltd., Tokio, Japan	29.01.15		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	26.02.15		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	26.02.15		Gründung
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Wien, Österreich	01.03.15		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 11, Salzburg, Österreich		11.12.14	Fusion
AUA 2006 MSN 263 Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln		15.12.14	Liquidation
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Foc-Golf oHG, Grünwald		01.01.15	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 8, Salzburg, Österreich		20.02.15	Fusion
Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH, Innsbruck, Österreich		01.04.15	Fusion
Geschäftsfeld Logistik			
Jettainer Americas, Inc., Wilmington, USA	01.10.14		Erstmals konsolidiert
LHAMIC LIMITED, Dublin, Irland	31.07.15		Erstmals konsolidiert
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	01.01.15		Erstmals konsolidiert
Geschäftsfeld Catering			
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	15.10.14		Gründung
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	01.11.14		Gründung
Material Marketing Solutions Limited, West Drayton, Großbritannien		20.05.15	Liquidation
UAB Airo Catering Services Lietuva, Vilnius, Litauen		21.07.15	Verkauf
LSG Sky Chefs Nürnberg GmbH, Neu-Isenburg		01.09.15	Fusion
Sonstige			
LSY GmbH, Kelsterbach	18.11.14		Gründung
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Kelsterbach	16.12.14		Gründung
INF Services GmbH & Co. KG, Kelsterbach	16.12.14		Gründung
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	17.12.14		Gründung
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	31.07.15		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Kelsterbach		19.03.15	Aufspaltung
INF Services GmbH & Co. KG, Kelsterbach		01.04.15	Verkauf

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

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	30.09.2015	31.12.2014	30.09.2014
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19	54	61
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	14	35	11
Eigenkapital / Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	2	26	–

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. €	30.09.2015	31.12.2014
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	927	889
Aus Gewährleistungsverträgen	1 103	1 046
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	44	47
Rechtliche Risiken	51	66
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	3	55
	2 128	2 103

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für rechtliche Risiken beziehungsweise für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 51 Mio. EUR (zum 31.12.2014: 66 Mio. EUR) beziehungsweise 3 Mio. EUR (zum 31.12.2014: 55 Mio. EUR) verzichtet.

Aus bereits zum Jahresende 2014 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über neun Canadair Regional Jet 700 ergaben sich bis zum 30. September 2015 finanzielle Zuflüsse von 40 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von zwei weiteren Canadair Regional Jet 700 werden bis zum Jahresende 2015 finanzielle Zuflüsse von 9 Mio. EUR erwartet.

Ende September 2015 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 17,2 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2014 betrug das Bestellobligo 16,5 Mrd. EUR.

Seit dem 30. September 2015 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 30.09.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	262	–	262
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	262	–	262
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1 384	–	1 384
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	234	61	–	295
Fremdkapitalinstrumente	–	2 672	–	2 672
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt	234	2 733	–	2 967
Vermögenswerte gesamt	234	4 379	–	4 613

Verbindlichkeiten 30.09.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	154	–	154
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1 059	–	1 059
Verbindlichkeiten gesamt	–	1 213	–	1 213

Zum 31. Dezember 2014 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte 31.12.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	204	–	204
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	204	–	204
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	851	–	851
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	847	58	–	905
Fremdkapitalinstrumente	–	1 494	–	1 494
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt	847	1 552	–	2 399
Vermögenswerte gesamt	847	2 607	–	3 454

Verbindlichkeiten 31.12.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	–	517	–	517
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	968	–	968
Verbindlichkeiten gesamt	–	1 485	–	1 485

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.

Finanzschulden

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

Finanzschulden

in Mio. €	30.09.2015		31.12.2014	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 746	1 781	1 468	1 535
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 092	1 099	1 057	1 061
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 332	3 506	3 433	3 584
	6 170	6 386	5 958	6 180

6) Ergebnis je Aktie

	30.09.2015	30.09.2014
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie €	3,78	1,05
Konzernergebnis Mio. €	1 748	482
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	462 772 266	461 074 941
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie €	3,78	1,05
Konzernergebnis Mio. €	1 748	482
+ Zinsaufwand Wandelanleihe Mio. €	0	0
- Laufende und latente Steuern Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis Mio. €	1 748	482
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	462 772 266	461 074 941

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.

8) Segmentberichterstattung

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2014 wurde die Segmentberichterstattung im Hinblick auf die konzernweite Einführung von neuen Steuerungskennzahlen angepasst. Anstelle der bisher verwendeten Ergebniskennzahlen „operatives Ergebnis“ und „Segmentergebnis“ treten „EBIT“ (Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zuzüglich Beteiligungsergebnis) und „Adjusted EBIT“ (EBIT um fest definierte Bewertungs- und Abgangsergebnisse korrigiert). Als vermögensorientierte Kennzahl wird nunmehr das „gebundene Kapital“ (Bilanzsumme im Wesentlichen korrigiert um nicht zinstragende Verbindlichkeiten) anstelle der bisherigen Größen „Segmentvermögen“ und „Segmentschulden“ angegeben.

Weiterhin wird das bisherige Segment „IT Services“ aufgrund des Abgangs des darin enthaltenen Bereichs „IT-Infrastrukturleistungen“ seit Beginn des Geschäftsjahres nicht mehr als separat berichtetes operatives Segment dargestellt. Die verbleibenden IT-Funktionen gehen in den „Service- und Finanzfunktionen“ auf und werden als Teil der „Sonstige“ dargestellt.

Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend dargestellt beziehungsweise angepasst.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – September 2015

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €								
Außenumsätze	18 226	1 744	2 362	1 773	24 105	199	–	24 304
davon Verkehrserlöse	17 360	1 701	–	–	19 061	–	326	19 387
Konzerninnenumsätze	513	19	1 361	485	2 378	174	–2 552	–
Umsatzerlöse	18 739	1 763	3 723	2 258	26 483	373	–2 552	24 304
Übrige betriebliche Erträge	1 011	32	207	48	1 298	1 490	–604	2 184
Betriebliche Erträge	19 750	1 795	3 930	2 306	27 781	1 863	–3 156	26 488
Betriebliche Aufwendungen	18 460	1 854	3 543	2 248	26 105	2 018	–3 182	24 941
davon Materialaufwand	11 546	1 191	1 897	974	15 608	119	–2 424	13 303
davon Personalaufwand	3 428	310	960	826	5 524	385	–7	5 902
davon Abschreibungen	971	132	75	60	1 238	26	1	1 265
davon sonstige Aufwendungen	2 515	221	611	388	3 735	1 488	–752	4 471
Beteiligungsergebnis	67	21	12	11	111	5	–	116
davon Ergebnis Equity-Bewertung	69	18	11	10	108	–	–	108
EBIT	1 357	–38	399	69	1 787	–150	26	1 663
davon Überleitungspositionen								
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	–26	–73	1	–6	–104	–2	–2	–108
Pensionssondereffekte	32	–	–	–	32	–	–	32
Ergebnis Anlagenabgang	1	0*	0*	–1	0*	43	3	46
Adjusted EBIT¹⁾	1 350	35	398	76	1 859	–191	25	1 693
Summe der Adjustments								–30
Übriges Finanzergebnis								332
Ergebnis vor Ertragsteuern								1 995
Gebundenes Kapital ²⁾	11 319	1 150	3 197	1 308	16 974	1 022	1 001	18 997
davon aus At-Equity- Beteiligungen	138	52	200	131	521	6	–1	526
Segmentinvestitionen ³⁾	1 709	106	74	70	1 959	10	–38	1 931
davon aus At-Equity- Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	54 945	4 639	20 397	33 623	113 604	5 787	–	119 391

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Zur detaillierten Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

²⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (unter anderem Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

³⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – September 2014

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €								
Außenumsätze	17 197	1 748	1 984	1 494	22 423	201	–	22 624
davon Verkehrserlöse	16 405	1 715	–	–	18 120	–	340	18 460
Konzerninnenumsätze	497	19	1 216	466	2 198	277	–2 475	–
Umsatzerlöse	17 694	1 767	3 200	1 960	24 621	478	–2 475	22 624
Sonstige Erträge	717	61	203	36	1 017	908	–449	1 476
Gesamterlöse	18 411	1 828	3 403	1 996	25 638	1 386	–2 924	24 100
Betriebliche Aufwendungen	17 868	1 772	3 042	1 946	24 628	1 451	–2 933	23 146
davon Materialaufwand	11 470	1 255	1 567	862	15 154	153	–2 305	13 002
davon Personalaufwand	3 174	290	901	705	5 070	390	–5	5 455
davon Abschreibungen	860	46	68	48	1 022	40	–	1 062
davon sonstige Aufwendungen	2 364	181	506	331	3 382	868	–623	3 627
Beteiligungsergebnis	39	13	14	6	72	22	0*	94
davon Ergebnis Equity-Bewertung	43	11	12	5	71	–	–	71
EBIT	582	69	375	56	1 082	–43	9	1 048
davon Überleitungspositionen								
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	15	–	5	–	20	–	1	21
Pensionssondereffekte	–	–	15	–	15	–	–	15
Ergebnis Anlagenabgang	18	–	7	–1	24	1	–1	24
Adjusted EBIT¹⁾	549	69	348	57	1 023	–44	9	988
Summe der Adjustments								60
Übriges Finanzergebnis								–414
Ergebnis vor Ertragsteuern								634
Gebundenes Kapital ²⁾	10 319	1 197	2 844	1 259	15 619	1 422	684	17 725
davon aus At-Equity- Beteiligungen	112	44	177	119	452	6	1	459
Segmentinvestitionen ³⁾	1 808	184	83	87	2 162	21	52	2 235
davon aus At-Equity- Beteiligungen	–	–	1	–	1	–	–	1
Mitarbeiter zum Stichtag	55 400	4 675	20 003	32 693	112 771	6 252	–	119 023

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Zur detaillierten Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

²⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (unter anderem Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

³⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.

Angaben nach Regionen Januar – September 2015

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	12 032	5 554	3 389	2 877	630	2 469	569	298	19 387
Andere Betriebserlöse	1 949	765	1 344	1 045	253	903	237	231	4 917
Umsatzerlöse	13 981	6 319	4 733	3 922	883	3 372	806	529	24 304

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar – September 2014

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	11 999	5 405	2 766	2 486	607	2 291	516	281	18 460
Andere Betriebserlöse	1 817	631	1 035	841	138	742	255	177	4 164
Umsatzerlöse	13 816	6 036	3 801	3 327	745	3 033	771	458	22 624

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

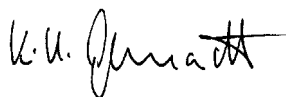
9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2014 unter „Erläuterung 43“ ab S. 217 dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen und nehmen andererseits auch Leistungen von diesen in Anspruch. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden unverändert zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen zum Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben. Auch die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2014 ab S. 132 und unter „Erläuterung 44“ ab S. 219 des Konzernanhangs 2014 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Der Vorstand, 28. Oktober 2015


Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender

Karl Ulrich Garnadt
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines,
Logistik und IT

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services

Dr. Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Personal und Recht

Impressum

Herausgeber

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

Registereintragung:
Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Patrick Winter

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte
GmbH & Co. KG, Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

Frédéric Depelle

+49 69 696–28013

Patricia Minogue

+49 69 696–28003

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

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

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

Finanzkalender 2016

- 17. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2015
- 28. April** Hauptversammlung in Hamburg
- 3. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2016
- 2. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2016
- 2. Nov.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2016

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 3. Zwischenbericht 2015 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

Da zukunftsgerichtete Aussagen naturgemäß mit Ungewissheiten und in ihren Auswirkungen nicht einschätzbaren Risikofaktoren – wie etwa einer Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – behaftet sind oder zugrunde gelegte Annahmen nicht oder abweichend eintreffen können, besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den Prognosen wesentlich unterscheiden. Lufthansa ist stets bemüht, die veröffentlichten Daten zu kontrollieren und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dennoch kann seitens des Unternehmens keine Verpflichtung übernommen werden, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Zwischenbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet.

