



## 2. ZWISCHENBERICHT **Januar – Juni 2018**

Starkes Wachstum aller Airlines prägt Entwicklung der Lufthansa Group im ersten Halbjahr | Adjusted EBIT der Lufthansa Group von 1.008 Mio. EUR trotz deutlich höherer Treibstoffkosten nur knapp unter Vorjahr | Ausblick für Stückerlöse angehoben, Ergebnisprognose bestätigt: Adjusted EBIT für Gesamtjahr 2018 nur leicht unter Vorjahr



# Die Lufthansa Group

## KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %	April – Juni 2018	April – Juni 2017	Veränderung in %
<b>Umsatz und Ergebnis</b>							
Umsatzerlöse	Mio. €	16.938	16.951	-0,1	9.298	9.260	0,4
davon Verkehrserlöse	Mio. €	13.156	13.293	-1,0	7.371	7.485	-1,5
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.906	1.889	0,9	1.435	1.443	-0,6
Adjusted EBIT	Mio. €	1.008	1.042	-3,3	982	1.017	-3,4
EBIT	Mio. €	1.010	1.031	-2,0	983	1.015	-3,2
Konzernergebnis	Mio. €	677	672	0,7	734	740	-0,8
<b>Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>							
Bilanzsumme	Mio. €	39.258	37.901	3,6	-	-	
Eigenkapitalquote	%	25,0	19,4	5,6 P.	-	-	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2.554	1.139	124,2	-	-	
Pensionsrückstellungen	Mio. €	5.418	8.127	-33,3	-	-	
Operativer Cashflow	Mio. €	3.018	3.226	-6,4	1.393	1.578	-11,7
Investitionen (brutto) <sup>1)</sup>	Mio. €	1.927	1.397	37,9	1.213	642	88,9
Free Cashflow	Mio. €	977	2.100	-53,5	187	1.006	-81,4
<b>Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen</b>							
Adjusted EBITDA-Marge	%	11,3	11,1	0,2 P.	15,4	15,6	-0,2 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	6,0	6,1	-0,1 P.	10,6	11,0	-0,4 P.
EBIT-Marge	%	6,0	6,1	-0,1 P.	10,6	11,0	-0,4 P.
<b>Lufthansa Aktie</b>							
Quartalsabschlusskurs	€	20,60	19,93	3,4	-	-	
Ergebnis pro Aktie	€	1,44	1,43	0,7	1,56	1,58	-1,3
<b>Leistungsdaten<sup>2)</sup></b>							
Flüge	Anzahl	589.964	543.849	8,5	321.557	296.985	8,3
Fluggäste	Tsd.	66.908	59.771	11,9	38.332	34.581	10,8
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	166.795	154.212	8,2	92.026	85.338	7,8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	133.059	121.854	9,2	74.881	69.409	7,9
Sitzladefaktor	%	79,8	79,0	0,8 P.	81,4	81,3	0,0 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.968	7.520	6,0	4.207	3.962	6,2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	5.371	5.219	2,9	2.749	2.720	1,1
Fracht-Nutzladefaktor	%	67,4	69,4	-2,0 P.	65,3	68,7	-3,3 P.
<b>Mitarbeiter</b>							
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	134.399	128.472	4,6	134.399	128.472	4,6

<sup>1)</sup> Ohne Erwerb von Anteilen.

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.  
Veröffentlichungstag: 31. Juli 2018.

## Inhalt

### 1 An unsere Aktionäre

- 1 Brief des Vorstands
- 2 Lufthansa Aktie

### 3 Zwischenlagebericht

- 3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung
- 4 Geschäftsverlauf
- 5 Finanzielle Entwicklung
- 10 Geschäftsfelder
- 22 Chancen- und Risikobericht
- 22 Prognosebericht

### 24 Zwischenabschluss

- 24 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 26 Konzernbilanz
- 28 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 29 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 30 Anhang

### 39 Weitere Informationen

- 39 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 40 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht
- 41 Impressum/Kontakt  
Finanzkalender 2018/2019

## Sehr geehrte Damen und Herren,

die Lufthansa Group kann auf ein erfolgreiches erstes Halbjahr 2018 zurückblicken, mit einem Ergebnis, das nur geringfügig unter dem Rekordergebnis des Vorjahres liegt. Sowohl die Passagierzahlen als auch die Zahl und die Auslastung der Flüge haben neue Höchststände erreicht.

Wesentliche Treiber dieser guten Entwicklung waren erneut die Network Airlines. Wir freuen uns besonders, dass unsere Premium-Airlines nicht nur eine gute Umsatz- und Ergebnisentwicklung erzielt haben, sondern auch ihre Stückkosten weiter gesenkt haben. Damit können sie auch künftig nachhaltig steigende Ergebnisniveaus sichern – trotz der aktuell deutlich gestiegenen Treibstoffkosten.

Die Integration der im Rahmen der Insolvenz von Air Berlin übernommenen Flugzeuge hat Eurowings ein arbeitsintensives und aufreibendes erstes Halbjahr beschert. Aufgrund unterschiedlicher Ereignisse und Entwicklungen, auf die wir teilweise keinen Einfluss hatten, sind wir hier langsamer und leider auch nicht so störungsfrei wie geplant vorangekommen. Wir bedauern sehr, dass die daraus resultierenden Unregelmäßigkeiten wie Verspätungen und Flugausfälle zu Unannehmlichkeiten für viele Fluggäste führten. Das Eurowings-Team arbeitet mit Hochdruck an der weiteren Integration und hat bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um den operativen Betrieb weiter zu stabilisieren. Davon soll nicht zuletzt auch die Ergebnisentwicklung von Eurowings profitieren.

Die Aviation Services haben erneut einen positiven Beitrag zum Ergebnis der Lufthansa Group geleistet. Insbesondere das Geschäftsfeld Logistik entwickelte sich im Berichtszeitraum überdurchschnittlich gut. Auch das Geschäftsfeld Catering hat höhere Gewinne erzielt. Das Ergebnis des Geschäftsfelds Technik lag – bedingt durch den anhaltenden Rückgang im Bereich der Triebwerkswartung – unter dem des Vorjahres.

Unser Ziel ist es, für die gesamte Lufthansa Group nachhaltiges Wachstum zu sichern. Dazu verbessern wir auch das Kundenerlebnis kontinuierlich. Die jüngsten Auszeichnungen für unsere Premium-Airlines unterstreichen, dass unsere Investitionen in Produkte und Services von unseren Kunden honoriert werden. So wurde etwa Lufthansa German Airlines von der auf Luftfahrt spezialisierten britischen Unternehmensberatung Skytrax im Rahmen einer weltweit angelegten Passagierbefragung zum zweiten Mal in Folge als „Best Airline in Europe“ ausgezeichnet. Auszeichnungen wie diese und viele andere sind Verpflichtung und Ansporn, auch weiterhin eine Führungsrolle in unserer Branche einzunehmen. Politische Entwicklungen, die Konjunktur oder den Ölpreis können wir nicht beeinflussen. Aber mit der konsequenten Umsetzung unserer Strategie können wir wesentlich dazu beitragen, die Ziele, die wir uns für die gesamte Lufthansa Group gesetzt haben, zu erreichen. Wir gehen in unserer Prognose unverändert davon aus, dass das Adjusted EBIT, unsere führende Ergebniskennzahl, im Gesamtjahr nur leicht unter dem guten Niveau des Vorjahres liegen wird.

Bitte schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen und bleiben Sie uns gewogen.

Frankfurt, den 27. Juli 2018  
Der Vorstand



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Thorsten Dirks  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub Management



Ulrik Svensson  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Dr. Bettina Volkens  
Mitglied des Vorstands  
Personal und Recht

## Lufthansa Aktie

Die Lufthansa Aktie notierte zum Ende des ersten Halbjahres 2018 bei 20,60 EUR. Gegenüber Jahresende 2017 sank ihr Kurs damit um 32,9 Prozent. Einschließlich der im Juni 2018 ausgeschütteten Dividende von 0,80 EUR je Aktie lag der Total Shareholder Return bei -30,3 Prozent. Der Vergleichsindex DAX fiel im gleichen Zeitraum um 4,7 Prozent. Der Stoxx Europe Total Market Airlines Index ist im gleichen Zeitraum um 11,1 Prozent gesunken.

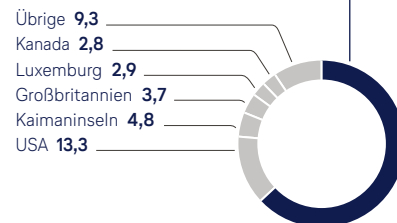
Zum 30. Juni 2018 empfahlen 14 Analysten die Lufthansa Aktie zum Kauf, sechs Analysten empfahlen die Aktie zu halten und drei zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 28,81 EUR.

Die Lufthansa Aktie befand sich zum Ende des ersten Halbjahres 2018 unverändert zu 100 Prozent in Streubesitz. 63,2 Prozent der Aktien wurden von deutschen Investoren gehalten. Größte Einzelaktionäre waren BlackRock, Inc. mit 5,02 Prozent und Lansdowne Partners International Ltd. mit 3,62 Prozent.

### AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN

DEUTSCHLAND

Stand zum 30.06.2018 in %

**63,2**

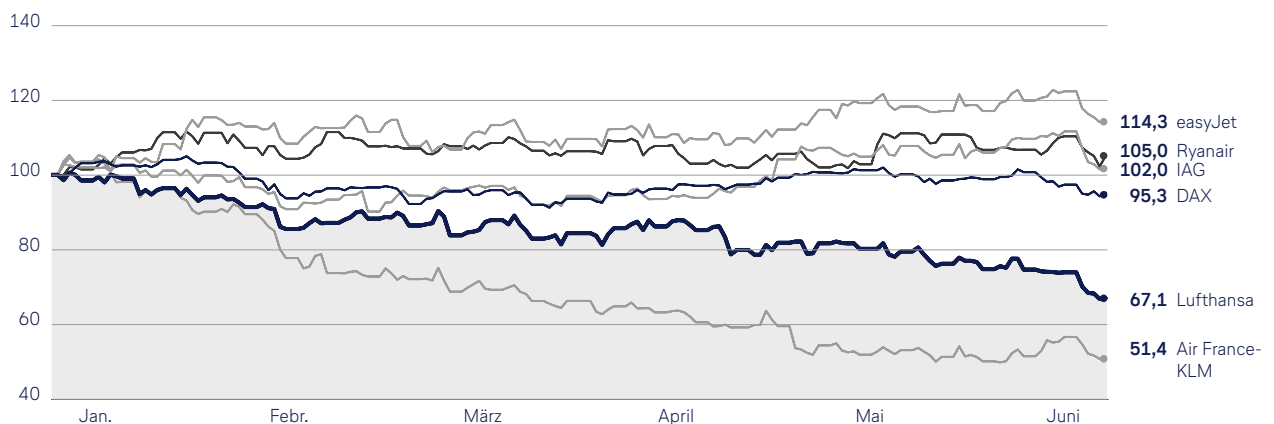
Streubesitz: 100%

Aktuelle Informationen zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig auf der Webseite [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) zur Verfügung gestellt.

### KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE JAN. - JUNI 2018

BÖRSENKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 30.06.2018

indiziert auf 31.12.2017, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %

**20,60 €**

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

#### BIP-WACHSTUM 2018 GEGENÜBER VORJAHR

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2018.

<sup>1)</sup> Prognosewerte.

Die Weltwirtschaft ist im zweiten Quartal 2018 gemäß den von Global Insight zur Verfügung gestellten Daten um 3,3 Prozent gegenüber Vorjahr gewachsen. Die am stärksten wachsende Weltregion war Asien/Pazifik mit einer Wachstumsrate von 4,9 Prozent. Die wirtschaftliche Entwicklung der europäischen Länder fiel mit einem Wachstum von 2,3 Prozent leicht schwächer aus als im Vorjahr.

Der Ölpreis ist im ersten Halbjahr 2018 von 66,87 USD/bbl am 31. Dezember 2017 auf 79,44 USD/bbl am Ende der Berichtsperiode gestiegen. Der Durchschnittspreis betrug 71,15 USD/bbl. Er lag damit um 34,9 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Der Jet Fuel Crack, der die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin abbildet, lag 45,7 Prozent über Vorjahr. Insgesamt stieg der durchschnittliche Kerosinpreis damit um 36,7 Prozent gegenüber Vorjahr.

#### ROHÖL-, KEROSIN- UND WÄHRUNGSENTWICKLUNG

	Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06.2018
ICE Brent in USD/bbl	62,59	79,80	71,15	79,44
Kerosin in USD/t	607,50	758,50	676,37	723,25
USD 1 EUR/USD	1,1546	1,2492	1,2099	1,1677
JPY 1 EUR/JPY	125,5900	137,3500	131,5610	129,3600
CHF 1 EUR/CHF	1,1455	1,1987	1,1700	1,1583
CNY 1 EUR/CNY	7,4150	7,9120	7,7114	7,7348
GBP 1 EUR/GBP	0,8644	0,8940	0,8797	0,8851

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wertete der Euro gegenüber allen für die Lufthansa Group relevanten Fremdwährungen auf. Besonders zu Beginn des Halbjahres zeigte der Euro eine starke Entwicklung gegenüber dem US-Dollar, zum Ende des ersten Halbjahres 2018 gewann der US-Dollar jedoch wieder deutlich an Wert. Im Vergleich zu den durchschnittlichen Kursen des Vorjahres wertete der Euro gegenüber dem US-Dollar um 11,8 Prozent auf. Gegenüber dem Britischen Pfund wertete der Euro um 2,3 Prozent, gegenüber dem Japanischen Yen um 8,2 Prozent und gegenüber dem Schweizer Franken um 8,7 Prozent auf. Gegenüber dem Chinesischen Renminbi wertete der Euro um 3,6 Prozent auf, wobei die chinesische Währung in den letzten Wochen des Halbjahres vor allem durch den drohenden Handelskrieg mit den USA belastet wurde.

### BRANCHENENTWICKLUNG

#### ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT JAN. - MAI 2018

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	6,5	4,5
Nordamerika	5,0	5,8
Mittel- und Südamerika	6,9	10,9
Asien/Pazifik	9,4	5,6
Mittlerer Osten	3,8	4,3
Afrika	2,3	5,2
<b>Industrie</b>	<b>6,8</b>	<b>5,3</b>

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (5/2018).

Das anhaltende weltweite Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. Gemäß den Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) wurden in den ersten fünf Monaten des Jahres 2018 6,8 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr verkauft. Das Wachstum hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr etwas abgeschwächt (Gesamtjahr 2017: 8,1 Prozent). Den stärksten Zuwachs wiesen Fluggesellschaften aus der Region Asien/Pazifik auf. Sie konnten in den ersten fünf Monaten des Jahres 9,4 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen. Fluggesellschaften aus Europa erzielten ein Wachstum von 6,5 Prozent.

Der europäische Markt für Flugreisen war im ersten Halbjahr 2018 deutlich durch die Marktkonsolidierung aufgrund der Insolvenz von Air Berlin geprägt. Die dadurch entstandene Kapazitätslücke wurde in Europa sukzessive geschlossen und ist mittlerweile überkompensiert.

In Nordamerika zahlen sich die Marktkonsolidierung und die Kapazitätsdisziplin der Marktteilnehmer, insbesondere innerhalb der drei großen kommerziellen Joint Ventures, nach wie vor aus. Hingegen ist das Wachstum von Low-Cost-Anbietern auf der Langstrecke spürbar und führt zu einem überproportionalen Angebotswachstum. Das Angebot von Transatlantik-Verbindungen aus Deutschland, das durch den Marktaustritt von Air Berlin wegfiel, wurde jedoch noch nicht vollständig ersetzt.

Auf Strecken nach Asien haben die staatlichen Fluggesellschaften aus der Golf- und Bosphorusregion ihr Wachstum im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht erhöht. Es liegt jedoch weiterhin deutlich unter den sehr hohen Wachstumsraten der Vergangenheit.

Auch das Frachtgeschäft legte deutlich zu, wuchs aber etwas moderater als das Passagiergeschäft. Gemäß den Berechnungen der IATA stiegen die weltweit verkauften Tonnenkilometer in den ersten fünf Monaten des Jahres um 5,3 Prozent (Gesamtjahr 2017: 9,7 Prozent). Regional war die Entwicklung noch stärker differenziert als im Passagiergeschäft: Airlines aus Lateinamerika erzielten mit 10,9 Prozent das größte Wachstum. Anbieter aus Europa konnten um 4,5 Prozent zulegen.

Die Wettbewerbssituation im globalen Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin intensiv. Wettbewerber von Lufthansa Cargo sind andere Fluggesellschaften mit bedeutenden Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen ihrer Langstreckenflotten, Airlines mit einem Mix aus Fracht- und Passagierflugzeugen sowie reine Betreiber von Frachtflugzeugen. Die Wachstumsgeschwindigkeit der Frachtkapazität im Bereich der Passagierflugzeugflotten, insbesondere der Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und der Golfregion, ist zurückgegangen. Die Markterholung, die im Jahr 2017 eingesetzt hat, ist nun abgeschlossen. Nach einer ausgeglichenen Angebots- und Nachfrageentwicklung gab es zuletzt Anzeichen für ein überdurchschnittlich steigendes Angebot in der Luftfracht.

Die positive Entwicklung im Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen an Flugzeugen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) setzt sich fort. Für das Jahr 2018 wird ein Marktwachstum von 8,3 Prozent gegenüber Vorjahr erwartet. Zu den wichtigsten Wettbewerbern von Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEM (Original Equipment Manufacturer) sowie MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften und unabhängige Anbieter.

Zunehmende Kapazitäten im MRO-Markt, unter anderem durch Wachstumsbestrebungen der OEM, führen zu einem anhaltend hohen Preisdruck im MRO-Geschäft. Der MRO-Markt ist verstärkt von Konsolidierungen geprägt, sowohl auf der Kunden- als auch auf der Anbieterseite. Zudem konsolidieren sich Geräte-OEM zu wenigen marktbeherrschenden Teilnehmern, Flugzeughersteller reduzieren die Anzahl ihrer Zulieferer und produzieren bestimmte Systeme wieder selbst.

Das anhaltende Wachstum der Passagierzahlen in der globalen Airline-Branche wirkt sich weiterhin positiv auf die Nachfrage sowohl nach klassischem Catering als auch nach Bordverkaufsprogrammen aus. Insgesamt geht das Unternehmen von einem Marktwachstum im Bordservice von rund 3 Prozent jährlich aus. Neben der LSG Group gibt es einen globalen Wettbewerber sowie eine überschaubare Anzahl ehemals regionaler Anbieter, die zunehmend expandieren. Mit steigendem Kostendruck auf die Airlines, beispielsweise durch Erhöhung der Kerosinpreise, wird der kontinuierliche Preisdruck auf die Caterer intensiviert. Diese sind zunehmend gefordert, innovative und ganzheitliche Bordservicekonzepte anzubieten, die es den Airlines ermöglichen, sich über das Passagiererlebnis zu differenzieren. Preorder- und Preselect-Angebote für den Bordservice gewinnen zunehmend an Bedeutung, da sie zum einen dazu beitragen, individuelle Passagierwünsche besser zu erfüllen, und zum anderen dabei helfen, die Abfallvolumina zu reduzieren.

## Geschäftsverlauf

Die Lufthansa Group verzeichnete im ersten Halbjahr 2018 eine positive Entwicklung. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 67 Millionen Passagiere befördert, so viele wie nie zuvor. Ebenso erreichten Angebot, Absatz und Sitzladefaktor neue Höchstwerte. Bereinigt um die Effekte der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15 (Erlöse aus Kundenverträgen) stieg der Umsatz um 5,2 Prozent gegenüber Vorjahr. Entsprechend der Erwartung sind das Adjusted EBIT und das EBIT trotz höherer Treibstoffkosten und Einmalbelastungen bei Eurowings gegenüber Vorjahr leicht um 3,3 Prozent auf 1.008 Mio. EUR beziehungsweise um 2,0 Prozent auf 1.010 Mio. EUR gesunken. Mit Ausnahme der Geschäftsfelder Eurowings und Technik konnten alle Geschäftsfelder ihr Ergebnis steigern. Die Network Airlines lieferten den größten absoluten Ergebnisbeitrag, wobei Lufthansa German Airlines und SWISS positiv zu dem Ergebnis beitrugen. Das Ergebnis von Eurowings entwickelte sich vor allem aufgrund erheblicher Aufwendungen im Zusammenhang mit der Integration übernommener Flugbetriebe negativ. Der operative Cashflow ist um 6,4 Prozent auf 3.018 Mio. EUR gesunken. Der Free Cashflow lag aufgrund deutlich gestiegener Investitionen mit 977 Mio. EUR um 53,5 Prozent unter Vorjahr. Die Eigenkapitalquote ist gegenüber dem Vorjahr um 5,6 Prozentpunkte auf 25,0 Prozent gestiegen.

## WESENTLICHE EREIGNISSE

### Lufthansa Group und ver.di schließen langfristigen Tariffrieden

Am 7. Februar 2018 haben die Lufthansa Group und die Gewerkschaft ver.di für die rund 28.000 Bodenmitarbeiter von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und der LSG Group in Deutschland langfristige Tarifverträge geschlossen. Der Vergütungstarifvertrag sieht eine Erhöhung der Vergütung von insgesamt 4,9 bis zu 6,1 Prozent innerhalb von 33 Monaten vor. Die Erhöhung erfolgt abhängig von der geschäftsfeldspezifischen Adjusted EBIT-Marge, wobei eine Steigerung von mindestens 4,9 Prozent unabhängig von der erreichten Marge garantiert wird. Damit trägt der Tarifabschluss der wirtschaftlichen Entwicklung der Konzerngesellschaften Rechnung. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit vom 1. Januar 2018 bis zum 30. September 2020.

### Carsten Spohr für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden bestellt

Am 14. März 2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG Carsten Spohr für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden bestellt. Der Vertrag von Carsten Spohr, der seit 2011 Mitglied im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG und seit 2014 dessen Vorsitzender ist, wurde bis Ende Dezember 2023 verlängert.

### Lufthansa Group investiert weiterhin in Modernisierung der Flotte

Am 7. Mai 2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa der Bestellung von insgesamt bis zu 16 weiteren Flugzeugen zugestimmt. Die Auslieferung ist sukzessive bis 2022 geplant. Die Bestellung umfasst zwei Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 777-300ER für SWISS, die dort voraussichtlich ab Anfang 2020 die bestehende Flotte ergänzen und zur Erweiterung des Streckennetzes genutzt werden. Zusätzlich werden zwei Boeing 777F für Lufthansa Cargo bestellt. Der Aufsichtsrat hat außerdem der Bestellung von bis zu zwölf Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen der Airbus A320-Familie zugestimmt.

### Neue Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG

Am 8. Mai 2018 hat sich der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Anschluss an die Hauptversammlung in seiner neuen Zusammensetzung zu seiner konstituierenden Sitzung getroffen. Dr. Karl-Ludwig Kley wurde zum Vorsitzenden gewählt. Zu seiner Stellvertreterin wurde erneut Christine Behle gewählt. Die neuen Mitglieder der Kapitalseite wurden zuvor von den Aktionären in das Gremium gewählt. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/aufsichtsrat.html>

## Finanzielle Entwicklung

Die Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15 (Erlöse aus Kundenverträgen) führt zu wesentlichen Veränderungen im Ausweis einzelner Erlös- und Kostenpositionen in den Geschäftsfeldern Network Airlines und Eurowings. So werden die bisher brutto ausgewiesenen Verkehrserlöse und passagierabhängigen Flughafengebühren in Höhe von 1,1 Mrd. EUR im ersten Halbjahr 2018 nun saldiert ausgewiesen. Außerdem wurden Trainings- und Reisemanagementerträge in Höhe von 180 Mio. EUR aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse umklassifiziert.

Entsprechend den gewählten Übergangsvorschriften wurden die Vorjahreszahlen nicht angepasst. Aus Zwecken der Vergleichbarkeit werden die Entwicklungen der betroffenen Ertrags- und Aufwandspositionen sowie daraus abgeleiteter Kennzahlen auch bereinigt, also ohne die Saldierungseffekte im Jahr 2018, dargestellt.

## ERTRAGSLAGE

### UMSATZ, ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

	Jan. – Juni 2018 in Mio. €	Jan. – Juni 2017 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	13.156	13.293	-1,0
Andere Betriebserlöse	3.782	3.658	3,4
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>16.938</b>	<b>16.951</b>	<b>-0,1</b>
Sonstige operative Erträge <sup>1)</sup>	864	1.139	-24,1
<b>Summe operative Erträge</b>	<b>17.802</b>	<b>18.090</b>	<b>-1,6</b>
Materialaufwand	8.764	9.269	-5,4
davon Treibstoff	2.776	2.560	8,4
davon Gebühren	2.166	3.056	-29,1
davon Operating Lease/Charter	373	315	18,4
davon Fremdleistungen Technik	820	792	3,5
Personalaufwand <sup>2)</sup>	4.338	4.262	1,8
Abschreibungen <sup>3)</sup>	898	847	6,0
Sonstiger operativer Aufwand <sup>1)</sup>	2.837	2.714	4,5
<b>Summe operative Aufwendungen</b>	<b>16.837</b>	<b>17.092</b>	<b>-1,5</b>
Beteiligungsergebnis	43	44	-2,3
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>1.008</b>	<b>1.042</b>	<b>-3,3</b>
Summe Überleitung EBIT	2	-11	
<b>EBIT</b>	<b>1.010</b>	<b>1.031</b>	<b>-2,0</b>

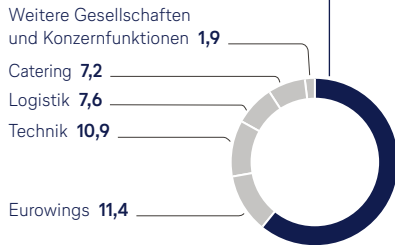
<sup>1)</sup> Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen, Buchgewinne/-verluste.

<sup>2)</sup> Ohne nachzuverrechnenden Dienstleistungsaufwand/Planabgeltung.

<sup>3)</sup> Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

**ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER  
AM AUSSENUMSATZ**

in % (zum 30.06.2018)

**Umsatz und operative Erträge steigen  
bereinigt um IFRS 15-Effekte**

Bereinigt um die Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15 wuchsen die Verkehrserlöse um 7,0 Prozent, im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Beförderungsmengen bei währungsbedingt niedrigeren Durchschnittserlösen. Die Umsatzerlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 5,2 Prozent, die operativen Gesamterträge stiegen bereinigt um 4,3 Prozent.

Die um Währungs- und IFRS 15-Effekte bereinigten Stückerlöse der Passagierfluggesellschaften (RASK<sup>1)</sup>) stiegen um 1,3 Prozent bei einem um 8,2 Prozent erweiterten Angebot.

**Operative Aufwendungen steigen  
bereinigt um IFRS 15-Effekte**

Die operativen Aufwendungen stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt in den Gebühren insgesamt um 4,8 Prozent.

Die bereinigten Materialaufwendungen nahmen um 6,1 Prozent zu. Wesentlicher Treiber hierfür waren die um 8,4 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR gestiegenen Treibstoffkosten. Höhere Durchschnittspreise nach Sicherung (+13,4 Prozent) sowie gestiegene Mengen (+5,7 Prozent) wurden durch Währungseffekte (-10,7 Prozent) teilweise kompensiert. Das Preissicherungsergebnis der Lufthansa Group entlastete das Ergebnis mit 336 Mio. EUR (Vorjahr: -93 Mio. EUR). Der bereinigte Gebührenanstieg um 6,0 Prozent resultierte aus den gestiegenen Passagierzahlen und dem Anstieg der Frachtvolumina. Die Charter- und Leasingaufwendungen erhöhten sich um 18,4 Prozent unter anderem durch extern bezogene Flugkapazitäten aufgrund der starken Angebotsausweitung bei Eurowings. Andere bezogene Leistungen wuchsen um 10,3 Prozent, unter anderem aufgrund erhöhter Kompensationszahlungen an Passagiere im Zusammenhang mit Flugverspätungen und -ausfällen.

<sup>1)</sup> RASK: Operative Gesamterträge (ohne Überleitungspositionen zum Adjusted EBIT) bereinigt um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und inklusive aller in den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasster Kursgewinne und -verluste. Im Hinblick auf die IFRS 15-Umstellung wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

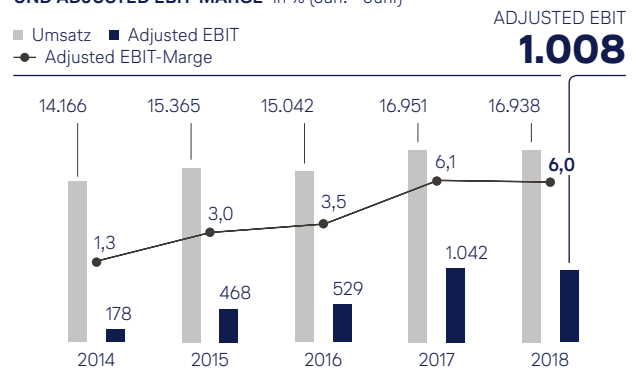
Der Personalaufwand stieg um 1,8 Prozent. Hierbei wurde der Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 4,0 Prozent zum Teil durch gegenläufige Währungseffekte und niedrigere laufende Pensionsaufwendungen ausgeglichen.

Von den Abschreibungen entfielen 732 Mio. EUR (+7,6 Prozent) auf Flugzeuge und Reservetriebwerke. Der Anstieg spiegelt die Flottenerneuerung und deren Wachstum wider. 2018 fielen keine außerplanmäßigen Abschreibungsaufwendungen auf Flugzeuge an.

Die währungs- und IFRS 15-bereinigten Stückkosten ohne Treibstoff der Passagierfluggesellschaften (CASK<sup>2)</sup>) sanken um 0,6 Prozent. Höhere Aufwendungen bei Eurowings im Zusammenhang mit der Integration der von Air Berlin übernommenen Aktivitäten und mit - teilweise damit verbundenen - operativen Störungen im Flugbetrieb hatten dabei einen deutlich negativen Einfluss. Die Network Airlines hingegen verbuchten deutliche Kostensenkungen, die im ersten Halbjahr sogar das langfristige Kostensenkungsziel von 1 bis 2 Prozent übertrafen.

**Ergebnis liegt annähernd auf dem  
hohen Niveau des Vorjahres**

Die mengenbedingte Umsatz- und Aufwandsentwicklung führte zu einem Adjusted EBIT, das mit 1.008 Mio. EUR annähernd das gute Vorjahresniveau erreichte. Das preisbedingte Wachstum der Treibstoffkosten wurde durch Effizienzsteigerungen beinahe vollständig kompensiert.

**ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT  
UND ADJUSTED EBIT-MARGE** in Mio. € (Jan. - Juni)  
in % (Jan. - Juni)

<sup>2)</sup> CASK: Operative Gesamtaufwendungen (ohne Überleitungspositionen zum Adjusted EBIT) ohne die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfassten Kursverluste, korrigiert um die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.



**ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE**

in Mio. €	Jan. – Juni 2018		Jan. – Juni 2017	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>16.938</b>	<b>-</b>	<b>16.951</b>	<b>-</b>
Bestandsveränderungen	26	-	75	-
Sonstige betriebliche Erträge	848	-	1.099	-
davon Erträge aus Buchgewinnen	-	-8	-	-30
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	-	-2	-	-6
davon Badwill	-	-	-	-
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>17.812</b>	<b>-10</b>	<b>18.125</b>	<b>-36</b>
Materialaufwand	-8.764	-	-9.269	-
Personalaufwand	-4.339	-	-4.294	-
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	-	1	-	32
Abschreibungen	-898	-	-860	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen	-	0*	-	13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.844	-	-2.715	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	-	0*	-	0*
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	-	7	-	2
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>-16.845</b>	<b>8</b>	<b>-17.138</b>	<b>47</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>967</b>	<b>-</b>	<b>987</b>	<b>-</b>
Beteiligungsergebnis	43	-	44	-
<b>EBIT</b>	<b>1.010</b>		<b>1.031</b>	
Summe Überleitung Adjusted EBIT	-	-2	-	11
<b>Adjusted EBIT</b>		<b>1.008</b>		<b>1.042</b>
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	898	-	860	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	0*	-	0*	-
<b>EBITDA</b>	<b>1.908</b>	<b>-</b>	<b>1.891</b>	<b>-</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

**Konzernergebnis liegt auf Vorjahresniveau**

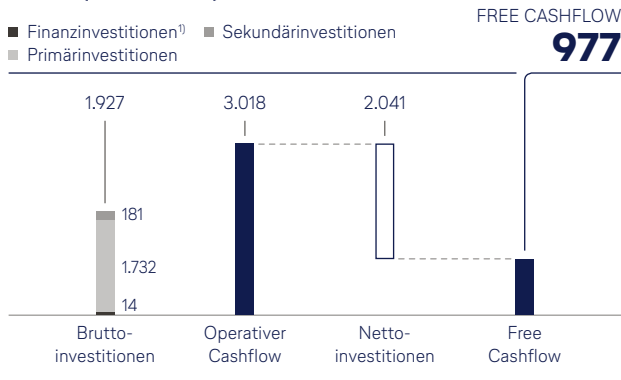
Das Zinsergebnis von -85 Mio. EUR (+48 Mio. EUR gegenüber Vorjahr) verbesserte sich aufgrund des Wegfalls von Sonderbelastungen durch Zinsen auf Steuernachzahlungen aus Betriebsprüfungen im Vorjahr. Die übrigen Finanzposten stiegen ebenfalls um 46 Mio. EUR auf 30 Mio. EUR, vor allem aufgrund positiver Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften, die gemäß IFRS 9 im Ergebnis zu erfassen sind.

Nach Ertragsteuern (260 Mio. EUR) und auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteilen (18 Mio. EUR) belief sich das Konzernergebnis auf 677 Mio. EUR (Vorjahr: 672 Mio. EUR).

## FINANZLAGE

## CASHFLOW UND INVESTITIONEN

in Mio. € (Jan. - Juni 2018)

<sup>1)</sup> Ohne Erwerb von Anteilen.**Operativer Cashflow und Free Cashflow sinken**

Der operative Cashflow sank gegenüber Vorjahr um 6,4 Prozent auf 3.018 Mio. EUR. Bei einem gestiegenen Vorsteuerergebnis resultierte der Rückgang vor allem aus zahlungswirksamen bilanziellen Veränderungen sonstiger Aktiva/Passiva, wie zum Beispiel Abgrenzungen für erfolgsabhängige Gehaltsbestandteile und Pensionsrückstellungen.

Der Free Cashflow (operativer Cashflow abzüglich Nettoinvestitionen) ging insbesondere aufgrund der gesteigerten Investitionstätigkeit um 53,5 Prozent auf 977 Mio. EUR zurück.

**Investitionen steigen, Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA verbessert sich**

Die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen und Veränderungen im Bestand der reparaturfähigen Ersatzteile) stiegen um 530 Mio. EUR auf 1.927 Mio. EUR. Aus dem Erwerb von Anteilen ergaben sich Mittelabflüsse von 29 Mio. EUR, denen im Vorjahr Mittelzuflüsse in Höhe von 190 Mio. EUR im Wesentlichen aus übernommenen flüssigen Mitteln von Brussels Airlines gegenüberstanden. Die Investitionen in Flugzeuge und Reservetriebwerke lagen mit 1.732 Mio. EUR um 525 Mio. EUR über dem Vorjahr. Sie betrafen insbesondere 32 Flugzeugerwerbe (inklusive Finanzierungsleasing) und 30 Anzahlungen. Aus dem Anstieg von kurzfristigen Wertpapieren und Fonds inklusive der Dotierung von Pensionsvermögen ergaben sich Mittelabflüsse von 311 Mio. EUR. Im Vorjahr belief sich der Abfluss auf 1,8 Mrd. EUR und stand wesentlich im Zusammenhang mit der damals noch ausstehenden Dotierung eines Initialbetrags zum neuen Übergangsvorsorgeversorgungssystem der Kabinenmitarbeiter von Lufthansa German Airlines.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergaben sich Nettoabflüsse im Wesentlichen aus planmäßigen Finanzschuldentilgungen und Dividendenzahlungen von 591 Mio. EUR. Die Nettozuflüsse des Vorjahres (112 Mio. EUR) standen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der geplanten Dotierung der Versorgungssysteme für die Kabinenmitarbeiter.

Die Kennzahl Adjusted Net Debt<sup>1)</sup>/Adjusted EBITDA verbesserte sich gegenüber Jahresende 2017 um 0,1 auf 1,6.

## VERMÖGENSLAGE

**Bilanzsumme steigt, Nettokreditverschuldung und Eigenkapitalquote sinken**

Die Gesamtbilanzsumme stieg insbesondere aufgrund der Investitionen und saisonal bedingt im Vergleich zum Jahresende 2017 um 8,2 Prozent auf 39,3 Mrd. EUR. Dabei wuchs der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte aufgrund eines Anstiegs des Working Capitals sowie der höheren Marktwerte kurzfristiger Derivate infolge steigender Kerosinpreise auf 32,2 Prozent.

Der Anteil der kurzfristigen Schulden/Verbindlichkeiten an der Finanzierung stieg auf 42,0 Prozent aufgrund von IFRS 15-Umgliederungseffekten, die Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen betreffen (1,2 Mrd. EUR von lang- in kurzfristig), sowie aufgrund der saisonbedingt ansteigenden Working Capital-Positionen.

Die Nettokreditverschuldung sank gegenüber Jahresende 2017 um 11,4 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR. Das Adjusted Net Debt<sup>1)</sup> sank um 0,4 Prozent auf 7,7 Mrd. EUR.

Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte um 1,4 Mrd. EUR resultierte überwiegend aus der Investitionstätigkeit in Fluggerät und reparaturfähige Ersatzteile sowie dem Anstieg der Marktwerte langfristiger Sicherungsinstrumente aufgrund der Erholung des US-Dollars gegen Ende der Berichtsperiode sowie gestiegener Treibstoffpreise.

Der Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte um 1,6 Mrd. EUR resultierte im Wesentlichen aus den saisonal höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inklusive der Vertragsvermögenswerte (Anstieg um 840 Mio. EUR auf 4,8 Mrd. EUR) sowie den treibstoffpreisbedingt höheren Marktwerten der Sicherungsgeschäfte (+406 Mio. EUR).

Das Eigenkapital stieg trotz ergebnisneutraler Bewertungseffekte bei Pensionen (-367 Mio. EUR) und der Anpassungen durch die Erstanwendung von IFRS 15 und IFRS 9 (Finanzinstrumente) (kumuliert -318 Mio. EUR) aufgrund des positiven Konzernergebnisses und der positiven Marktwertentwicklung der Sicherungsgeschäfte (+525 Mio. EUR) gegenüber Jahresende 2017 um insgesamt 2,4 Prozent auf 9,8 Mrd. EUR.

<sup>1)</sup> Summe aus angepasster Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen. Zur Ermittlung der Nettokreditverschuldung wurden hier 50 Prozent der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet.

Die Eigenkapitalquote sank aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme um 1,5 Prozentpunkte auf 25,0 Prozent. Im Vergleich zum 30. Juni 2017 stieg die Eigenkapitalquote um 5,6 Prozentpunkte. Dieser Anstieg beruht auf den positiven Ergebnisbeiträgen in den letzten zwölf Monaten und der positiven Entwicklung der Marktbewertungsrücklage bei gleichzeitigem Anstieg der Bilanzsumme um 3,6 Prozent.

Die Pensionsrückstellungen stiegen vor allem aufgrund des von 2,0 Prozent auf 1,9 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes sowie einer negativen Planvermögensentwicklung um 5,9 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR. Die langfristigen Finanzschulden gingen überwiegend durch fristigkeitsbedingte Umgliederungen um 231 Mio. EUR auf 5,9 Mrd. EUR zurück. Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten stiegen im Wesentlichen saisonbedingt um 48,6 Prozent auf 5,6 Mrd. EUR. Im Vergleich zum 30. Juni des Vorjahres ergab sich aufgrund der gestiegenen Geschäftsaktivität ein Anstieg um 11,3 Prozent.

Die Anpassungen im Zusammenhang mit der Erstanwendung des IFRS 15 führten zum 1. Januar 2018 zu erhöhten Abgrenzungen für Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen und aus vereinnahmten Gebühren in Höhe von 413 Mio. EUR. Daneben sieht IFRS 15 separate Positionen für kurz- beziehungsweise langfristige Vertragsverbindlichkeiten

vor (2,3 Mrd. EUR), die bisher unter den nicht finanziellen Verbindlichkeiten und erhaltenen Anzahlungen ausgewiesen waren. Hierunter fallen Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen (insgesamt 2,2 Mrd. EUR) und Vertragsanzahlungen.

#### BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	30.06.2018 in Mio. €	31.12.2017 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	2.032	2.044	-0,6
Anleihen	1.006	1.005	0,1
Übrige langfristige Finanzschulden	3.594	3.765	-4,5
	<b>6.632</b>	<b>6.814</b>	<b>-2,7</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	26	18	44,4
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>6.658</b>	<b>6.832</b>	<b>-2,5</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	1.534	1.397	9,8
Wertpapiere	2.570	2.551	0,7
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>2.554</b>	<b>2.884</b>	<b>-11,4</b>
Pensionsrückstellungen	5.418	5.116	5,9
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen</b>	<b>7.972</b>	<b>8.000</b>	<b>-0,4</b>

#### KONZERNFLOTTE - BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings inklusive Germanwings (EW), Brussels Airlines (SN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2018

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	EW	SN	LCAG	Konzern- flotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.2017	Veränderung zum 30.06.2017
Airbus A319	30	5	7	51	22		115	24	15	1	8
Airbus A320	79	28	23	68	16		214	27	7	5	32
Airbus A321	63	9	6	5			83	2		1	5
Airbus A330	19	16		7	14		56	9	8	4	5
Airbus A340	37	9		2 <sup>1)</sup>			48			-3	-3
Airbus A350	11						11			5	8
Airbus A380	14						14			-	-
Boeing 747	32						32			-	-
Boeing 767			6				6	2		-	-
Boeing 777		10	6			5	21	2		3	3
Boeing MD-11F						12	12			-	-2
Bombardier CRJ	35						35			-	-
Bombardier C Series		23					23			8	14
Bombardier Q Series			18	20			38		20	-	20
Avro RJ										-	-7
Embraer	26		17				43			-	-
Fokker F70										-	-2
Fokker F100										-1	-4
<b>Flugzeuge gesamt</b>	<b>346</b>	<b>100</b>	<b>83</b>	<b>153</b>	<b>52</b>	<b>17</b>	<b>751</b>	<b>66</b>	<b>50</b>	<b>23</b>	<b>77</b>

<sup>1)</sup> An Brussels Airlines (SN) vermietet.

## Geschäftsfelder

### GESCHÄFTSFELD NETWORK AIRLINES

#### KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %	April – Juni 2018	April – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	10.668	11.097	-3,9	5.940	6.168	-3,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	342	319	7,2	176	174	1,1
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.559	1.360	14,6	1.142	1.099	3,9
Adjusted EBIT	Mio. €	951	757	25,6	837	797	5,0
EBIT	Mio. €	955	744	28,4	836	797	4,9
Adjusted EBIT-Marge	%	8,9	6,8	2,1 P.	14,1	12,9	1,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	1.319	879	50,1	829	315	163,2
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	51.381	49.476	3,9	51.381	49.476	3,9
Fluggäste <sup>1)</sup>	Tsd.	49.025	45.266	8,3	27.823	25.624	8,6
Flüge <sup>1)</sup>	Anzahl	431.672	408.579	5,7	233.504	219.168	6,5
Angebote Sitzkilometer <sup>1)</sup>	Mio.	136.816	129.952	5,3	74.828	71.003	5,4
Verkaufte Sitzkilometer <sup>1)</sup>	Mio.	109.141	103.076	5,9	60.944	57.969	5,1
Sitzladefaktor	%	79,8	79,3	0,5 P.	81,4	81,6	-0,2 P.
Durchschnittserlöse <sup>2)</sup>	€ Cent	9,0	9,2	-2,6 <sup>3)</sup>	9,0	9,2	-1,7 <sup>4)</sup>
Stückerlöse (RASK) <sup>2)</sup>	€ Cent	7,9	8,1	-2,7 <sup>5)</sup>	8,0	8,2	-2,4 <sup>6)</sup>
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff <sup>2)</sup>	€ Cent	5,6	5,9	-5,3 <sup>7)</sup>	5,3	5,6	-4,9 <sup>8)</sup>

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>2)</sup> Auf vergleichbarer Basis, auch Vorjahr inklusive IFRS 15-Effekte.

<sup>3)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 1,4 %.

<sup>4)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 1,4 %.

<sup>5)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 1,4 %.

<sup>6)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 1,3 %.

<sup>7)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: -2,1 %.

<sup>8)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: -2,3 %.

#### Geschäftstätigkeit

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Die drei Airlines sind im Premium-Segment positioniert, um das Erlöspotenzial in ihren Heimatmärkten bestmöglich mit einem hochwertigen Produkt für ihre Kunden zu erschließen. Intensive Abstimmung sowie die stetig optimierte konzernweite Steuerung der Network Airlines erlauben dem Verbund, hohe Synergien zu schaffen. Mittels ihrer Multi-Hub-Strategie bieten die Network Airlines ihren Passagieren ein umfassendes Streckenangebot, verbunden mit größtmöglicher Reiseflexibilität. Im Sommerflugplan 2018 umfasste das über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien bediente Streckennetz 287 Destinationen in 86 Ländern.

Kommerzielle Joint Ventures mit führenden internationalen Airlines stärken die Attraktivität der Verbindungen für die Kunden, unter anderem durch die Aufnahme zusätzlicher Destinationen in das Streckennetz der Network Airlines. Die Joint Ventures decken die wesentlichen Langstreckenmärkte und damit über 60 Prozent der Erlöse auf den Interkontinentalverbindungen der Network Airlines ab.

#### Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Die Network Airlines fokussieren sich dauerhaft auf nachhaltige Kostensenkungen und die bestmögliche Ausschöpfung von Erlöspotenzialen. Dazu wird die organisatorische Verschlinkung der kommerziellen Funktionen bei den Airlines stetig vorangetrieben.

Bei allen Airlines wird die Flottenerneuerung und -optimierung fortgeführt. So sollen beispielsweise ab 2019 die neu ausgelieferten Airbus A320-Flugzeuge sämtlicher Airlines der Lufthansa Group standardisiert sein. Neben der Modernisierung der Flotte optimieren die Network Airlines ihr Netzwerkportfolio und implementieren Maßnahmen zur Reduktion der Treibstoffkosten.

Seit dem Sommerflugplan 2018 können Passagiere der Lufthansa Group Airlines auf Strecken nach Nordamerika erstmals einen sogenannten Economy „Light“-Tarif buchen. Der neue Tarif bietet als Basistarif die günstigste Wahl für preisbewusste Passagiere, die ausschließlich mit Handgepäck reisen und keine Ticketflexibilität benötigen. Gepäckstücke oder ein gewünschter Sitzplatz können individuell hinzugebucht werden. Mahlzeiten und Getränke sind für die Passagiere an Bord weiterhin kostenlos.

Die Network Airlines konnten die Zahl der Fluggäste im ersten Halbjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 8,3 Prozent auf 49 Mio. steigern. Die Zahl der Flüge ist um 5,7 Prozent gestiegen. Das Angebot (angebotene Sitzkilometer) wurde um 5,3 Prozent erhöht. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) ist um 5,9 Prozent gestiegen. Der Sitzladefaktor ist um 0,5 Prozentpunkte auf 79,8 Prozent gestiegen. Die währungs-bereinigten Durchschnittserlöse sind um 1,4 Prozent gestiegen. Die Verkehrserlöse sind um 4,4 Prozent auf 9,8 Mrd. EUR gesunken.

Angebot und Absatz wurden in allen Verkehrsgebieten gesteigert. Besonders deutlich war der Anstieg in Europa. Der Sitzladefaktor stieg mit Ausnahme von Asien/Pazifik in allen Verkehrsgebieten. Die größte Zunahme zeigte auch hier das Verkehrsgebiet Europa. Die währungs-bereinigten Durchschnittserlöse sind in den Verkehrsgebieten Europa und Amerika gestiegen, in den Verkehrsgebieten Asien/Pazifik und Nahost/Afrika sind sie gesunken.

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Umsatzerlöse der Network Airlines sanken im ersten Halbjahr 2018 um 3,9 Prozent auf 10,7 Mrd. EUR. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Umsatzerlöse um 3,2 Prozent über Vorjahr. Die währungs-bereinigten Stückelöse (RASK) stiegen aufgrund erhöhter Auslastung und gestiegener Durchschnittserlöse um 1,4 Prozent.

Die operativen Aufwendungen sanken um 6,7 Prozent auf 10,1 Mrd. EUR. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 0,6 Prozent über Vorjahr. Die währungs-bereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff sanken um 2,1 Prozent.

Der Materialaufwand sank gegenüber Vorjahr um 10,3 Prozent auf 5,7 Mrd. EUR. Um IFRS 15-Effekte bereinigt stieg der Materialaufwand um 2,1 Prozent. Die Treibstoffkosten stiegen mengenbedingt um 4,2 Prozent auf 2,2 Mrd. EUR. Die Gebühren sanken aufgrund des IFRS 15-Effekts auf 1,6 Mrd. EUR. Bereinigt entspricht dies einem Wachstum von 2,2 Prozent.

Die Personalaufwendungen lagen mit 2,0 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau. Der Mitarbeiteranstieg von durchschnittlich 3,7 Prozent wurde im Wesentlichen durch geringere Pensionsaufwendungen aufgrund neuer Pensionspläne in Deutschland kompensiert.

Das Adjusted EBIT stieg um 25,6 Prozent auf 951 Mio. EUR. Das EBIT stieg um 28,4 Prozent auf 955 Mio. EUR. Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich entsprechend um 2,1 Prozentpunkte auf 8,9 Prozent. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt betrug die Verbesserung 1,5 Prozentpunkte.

Die Segmentinvestitionen stiegen um 50,1 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Hierbei gingen im ersten Halbjahr 20 Flugzeuge zu beziehungsweise wurden Finance-Lease-Verträge abgeschlossen.

### ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Network Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. – Juni 2018 in Mio. €	Ver- änderung <sup>1)</sup> in %	Jan. – Juni 2018 in Tsd.	Ver- änderung in %	Jan. – Juni 2018 in Mio.	Ver- änderung in %	Jan. – Juni 2018 in Mio.	Ver- änderung in %	Jan. – Juni 2018 in %	Ver- änderung in P.
Europa	4.127	8,4	37.863	9,6	40.001	8,3	30.182	10,2	75,5	1,3
Amerika	3.183	0,8	5.479	5,1	51.470	4,1	42.132	5,1	81,9	0,8
Asien/Pazifik	1.782	-0,7	3.378	4,0	33.105	4,9	27.392	3,7	82,7	-1,0
Nahost/Afrika	682	-5,1	2.304	2,6	12.241	1,9	9.434	3,0	77,1	0,8
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>9.774</b>	<b>3,1</b>	<b>49.025</b>	<b>8,3</b>	<b>136.816</b>	<b>5,3</b>	<b>109.141</b>	<b>5,9</b>	<b>79,8</b>	<b>0,5</b>

<sup>1)</sup> IFRS 15-Restatement 2017.

## Lufthansa German Airlines

KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES<sup>1)</sup>

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	7.494	7.840	-4,4
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.065	973	9,5
Adjusted EBIT	Mio. €	660	569	16,0
EBIT	Mio. €	660	547	20,7
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	34.445	33.239	3,6
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	33.426	31.069	7,6
Flüge	Anzahl	280.960	264.176	6,4
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	95.276	91.007	4,7
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	76.141	72.734	4,7
Sitzladefaktor	%	79,9	79,9	0,0 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Regionalpartnern.

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

Lufthansa German Airlines ist mit ihren Drehkreuzen Frankfurt und München die größte deutsche Fluggesellschaft. Auch die Regionalfluggesellschaften CityLine und Air Dolomiti sind Teil von Lufthansa German Airlines. Insgesamt bedienen die Fluglinien von Lufthansa German Airlines ein Streckennetz von 209 Zielen in 74 Ländern.

Lufthansa German Airlines strebt die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Dafür werden kontinuierlich Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Kundenservices entlang der gesamten Reisekette umgesetzt. Seit Dezember 2017 ist Lufthansa German Airlines die einzige Fluggesellschaft außerhalb Asiens, die von der auf Luftfahrt spezialisierten britischen Unternehmensberatung Skytrax als Five Star Airline ausgezeichnet wurde. Sie ist damit eine von insgesamt nur zehn Fluggesellschaften weltweit, die dieses Qualitätssiegel für Premium-Service und Spitzenkomfort besitzen. Am 17. Juli 2018 wurde Lufthansa German Airlines erneut als beste Airline Europas durch Skytrax ausgezeichnet.

Im zweiten Quartal 2018 ist die Verlagerung von fünf Airbus A380 von Frankfurt nach München erfolgreich abgeschlossen worden. Damit werden nun die Destinationen Los Angeles, Hongkong und Peking mit dem größten Verkehrsflugzeug ab München angefliegen.

Am 1. Juni 2018 hat Lufthansa German Airlines zudem den zehnten A350-900 in München stationiert. Das weltweit modernste und umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug verbraucht 25 Prozent weniger Kerosin, erzeugt gleichermaßen

weniger Emissionen und ist bei Start und Landung wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Sowohl mit der Verlagerung der A380 als auch mit dem Einsatz der neuen A350 unterstreicht Lufthansa German Airlines das Wachstum in München.

Lufthansa German Airlines hat in beiden Hubs ihr Streckenportfolio im ersten Halbjahr 2018 weiter ausgebaut. So wurden beispielsweise Langstreckenverbindungen von Frankfurt nach San Diego und San José (Costa Rica) neu und nach Shenyang wieder aufgenommen. Ab München sind im Sommerflugplan 2018 Singapur und Chicago neu im Angebot. Darüber hinaus wurden auch im Kontinentalverkehr viele neue Destinationen aufgenommen. Mit Beginn der Sommerferien 2018 hat Lufthansa German Airlines außerdem ihr Entertainmentprogramm auf der Langstrecke signifikant aufgewertet. So haben Fluggäste nun in allen Klassen rund 30 Prozent mehr Kinofilme zur Auswahl.

Eine Herausforderung im ersten Halbjahr 2018 war die operative Stabilität des Flugbetriebs. So kam es in ganz Europa zu langen Wartezeiten, Flugstreichungen und Unregelmäßigkeiten. Dazu haben unter anderem der Streik der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di am 10. April 2018, der Systemausfall bei Fraport am 16. Mai 2018, Kapazitätsengpässe in der europäischen Flugsicherung und unvorhersehbare Wettereinflüsse beigetragen. Lufthansa German Airlines hat Maßnahmen ergriffen, um die entstandenen Störungen durch Verbesserung der eigenen Prozesse so weit wie möglich zu begrenzen.

Lufthansa German Airlines hat in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 7,6 Prozent mehr Passagiere befördert. Die Zahl der Flüge ist um 6,4 Prozent gestiegen. Angebot und Absatz sind jeweils um 4,7 Prozent gestiegen. Die Verkehrserlöse sind um 5,2 Prozent auf 6,9 Mrd. EUR gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt stiegen die Verkehrserlöse um 3,3 Prozent.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines sind im ersten Halbjahr 2018 um 4,4 Prozent auf 7,5 Mrd. EUR gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Umsatzerlöse primär mengenbedingt um 3,4 Prozent über Vorjahr. Die operativen Aufwendungen sind um 7,5 Prozent auf 7,1 Mrd. EUR gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 0,6 Prozent über Vorjahr. Überproportional stiegen die Treibstoffkosten um 3,8 Prozent und die Kosten für Technikleistungen um 5,8 Prozent, im Wesentlichen bedingt durch eine höhere Zahl von Triebwerksüberholungen. Das Adjusted EBIT stieg um 16,0 Prozent auf 660 Mio. EUR. Das EBIT lag ebenfalls bei 660 Mio. EUR und damit um 20,7 Prozent über Vorjahr.

## SWISS



### KENNZAHLEN SWISS<sup>1)</sup>

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.303	2.271	1,4
Adjusted EBITDA	Mio. €	434	325	33,5
Adjusted EBIT	Mio. €	293	187	56,7
EBIT	Mio. €	294	190	54,7
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	9.818	9.524	3,1
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	9.548	8.703	9,7
Flüge <sup>2)</sup>	Anzahl	82.940	80.297	3,3
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	28.828	26.826	7,5
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	23.368	21.435	9,0
Sitzladefaktor	%	81,1	79,9	1,2 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Edelweiss Air. Weitere Informationen zur SWISS unter [www.swiss.com](http://www.swiss.com).

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

Die Schweizer Fluggesellschaft SWISS bedient gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss ab den Flughäfen Zürich, Genf und Lugano ein Streckennetz von weltweit 155 Destinationen in 56 Ländern. Die separat geführte Fracht-Division Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge umfassende Airport-to-Airport-Dienstleistungen für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an.

Im ersten Halbjahr hat SWISS ihre Flottenerneuerung erfolgreich fortgesetzt und auf der Langstrecke zwei weitere Flugzeuge des Typs Boeing 777-300ER eingeflottet sowie zwei zusätzliche B777-300ER bestellt. Letztere werden voraussichtlich Anfang 2020 in Betrieb genommen und insbesondere zur Erweiterung des Streckennetzes eingesetzt. Auf der Kurzstrecke wurden acht Bombardier C Series eingeführt, insgesamt verfügt SWISS nun über 23 Flugzeuge dieses Typs.

Zudem hat SWISS weiter in das Reiseerlebnis ihrer Passagiere am Boden und an Bord investiert. Im März 2018 eröffnete SWISS die neue First Lounge A am Flughafen Zürich. Die 650 Quadratmeter große Lounge verfügt unter anderem über ein Check-in, eine eigene Sicherheitskontrolle, ein À-la-carte-Restaurant sowie eine Barista-Bar.

Auf Europaflügen ab Genf hat SWISS das neue Premium-Verpflegungskonzept SWISS Saveurs eingeführt. Alle Gäste der Economy Class haben damit die Möglichkeit, gegen Aufpreis aus einem hochwertigen und mit traditionellen Schweizer Produkten erweiterten Speisen- und Getränkeangebot auszuwählen und ihr Basisangebot individuell zu erweitern.

Die Anzahl der beförderten Passagiere ist in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres um 9,7 Prozent gestiegen. Die Zahl der Flüge stieg um 3,3 Prozent. Das Angebot wurde um 7,5 Prozent ausgeweitet, der Absatz legte um 9,0 Prozent zu. Die Verkehrserlöse stiegen um 0,8 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Verkehrserlöse um 2,4 Prozent über Vorjahr.

Die Umsatzerlöse stiegen im ersten Halbjahr 2018 im Wesentlichen mengenbedingt um 1,4 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR gegenüber Vorjahr. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Umsatzerlöse um 2,8 Prozent über Vorjahr. Die operativen Aufwendungen sind um 2,1 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 0,6 Prozent unter Vorjahr. Unter anderem trugen Effizienzgewinne aus der Flottenerneuerung zu dieser Entwicklung bei. Das Adjusted EBIT ist um 56,7 Prozent auf 293 Mio. EUR gestiegen. Das EBIT lag mit 294 Mio. EUR um 54,7 Prozent über Vorjahr.

## Austrian Airlines

KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES<sup>1)</sup>

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.008	1.091	-7,6
Adjusted EBITDA	Mio. €	60	66	-9,1
Adjusted EBIT	Mio. €	-3	3	
EBIT	Mio. €	1	8	-87,5
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	7.118	6.713	6,0
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	6.355	5.785	9,8
Flüge	Anzahl	72.009	68.278	5,5
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	12.896	12.298	4,9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	9.775	9.045	8,1
Sitzladefaktor <sup>2)</sup>	%	75,8	73,5	2,3 P.

<sup>1)</sup> Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter [www.austrian.com](http://www.austrian.com).

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

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft Österreichs und betreibt ein weltweites Streckennetz von 117 Destinationen in 47 Ländern.

Austrian Airlines hat ihr Streckennetz weiter ausgebaut. Auf der Langstrecke wurde die Destination Tokio neu aufgenommen. Die Langstreckenflotte wurde dabei um eine zusätzliche Boeing 777 erweitert, die im Mai 2018 nach Wien überstellt wurde. Auf der Kurz- und Mittelstrecke verstärkt Austrian Airlines ihre Verbindungen nach Berlin, Düsseldorf, Stuttgart und Tel Aviv. Ebenso werden die Verbindungen in Urlaubsdestinationen in Italien sowie Griechenland ausgebaut.

Im März 2018 hat Austrian Airlines die Premium Economy Class auf der Langstrecke eingeführt. Diese bietet den Fluggästen Sitze mit größerem Neigungswinkel, mehr Sitzabstand, breiterer Sitzfläche und einem größeren Bildschirm für das On-Demand-Entertainment sowie ein höherwertiges Catering im Vergleich zur Economy Class.

Der Aufsichtsrat der Austrian Airlines AG hat in seiner Sitzung vom 20. Juni 2018 einstimmig Dr. Alexis von Hoensbroech als neuen CEO und Vorstandsvorsitzenden von Austrian Airlines bestellt. Er folgt ab 1. August 2018 auf Kay Kratky. Wolfgang Jani trat zum 16. April 2018 die Nachfolge von Heinz Lachinger als CFO an.

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres beförderte Austrian Airlines 9,8 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr. Die Zahl der Flüge stieg um 5,5 Prozent. Das Angebot wurde um 4,9 Prozent erweitert. Der Absatz konnte um 8,1 Prozent gesteigert werden. Die Verkehrserlöse sanken um 8,6 Prozent auf 906 Mio. EUR. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt stiegen die Verkehrserlöse um 5,5 Prozent.

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines sind um 7,6 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR gegenüber Vorjahr gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Umsatzerlöse um 5,2 Prozent über Vorjahr. Die operativen Aufwendungen sind um 7,4 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 4,9 Prozent über Vorjahr. Dies ist primär bedingt durch höhere Treibstoffaufwendungen und Kosten, die durch Schlechtwetterlagen, flugsicherungsbedingte Verzögerungen sowie Unterbrechungen bedingt durch Betriebsversammlungen verursacht wurden. Das Adjusted EBIT ist im ersten Halbjahr 2018 um 6 Mio. EUR auf -3 Mio. EUR gesunken. Das EBIT lag mit 1 Mio. EUR um 7 Mio. EUR unter Vorjahr.



## GESCHÄFTSFELD EUROWINGS



### KENNZAHLEN EUROWINGS

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %	April – Juni 2018	April – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.935	1.772	9,2	1.142	1.089	4,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	-	-		2	-	
Adjusted EBITDA	Mio. €	-65	12		73	101	-27,7
Adjusted EBIT	Mio. €	-199	-77	-158,4	4	55	-92,7
EBIT	Mio. €	-199	-77	-158,4	5	56	-91,1
Adjusted EBIT-Marge	%	-10,3	-4,3	-6,0 P.	0,4	5,1	-4,7 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	328	350	-6,3	151	229	-34,1
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	9.357	7.128	31,3	9.357	7.128	31,3
Fluggäste	Tsd.	17.883	14.505	23,3	10.509	8.957	17,3
Flüge	Anzahl	153.474	130.617	17,5	85.597	75.448	13,5
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	29.979	24.260	23,6	17.197	14.335	20,0
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	23.918	18.778	27,4	13.936	11.441	21,8
Sitzladefaktor	%	79,8	77,4	2,4 P.	81,0	79,8	1,2 P.
Durchschnittserlöse <sup>1)</sup>	€ Cent	7,8	8,0	-1,5 <sup>2)</sup>	8,0	8,0	-0,9 <sup>3)</sup>
Stückerlöse (RASK) <sup>1)</sup>	€ Cent	6,7	6,6	1,9 <sup>4)</sup>	6,9	6,8	1,5 <sup>5)</sup>
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff <sup>1)</sup>	€ Cent	5,9	5,5	6,9 <sup>6)</sup>	5,4	5,1	6,3 <sup>7)</sup>

<sup>1)</sup> Auf vergleichbarer Basis, auch Vorjahr inklusive IFRS 15-Effekte.

<sup>2)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: -0,6%.

<sup>3)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 0,7%.

<sup>4)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 3,4%.

<sup>5)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 3,6%.

<sup>6)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 8,0%.

<sup>7)</sup> Währungsbereinigte Veränderung: 7,7%.

### Geschäftstätigkeit

Das Geschäftsfeld Eurowings besteht aus den Flugbetrieben Eurowings, Germanwings, Eurowings Europe, Brussels Airlines und der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW). Darüber hinaus zählt die Beteiligung an SunExpress zum Geschäftsfeld. Im Sommerflugplan 2018 umfasste das von insgesamt 13 Standorten bediente Streckennetz des Geschäftsfelds Eurowings 197 Destinationen in 62 Ländern.

Mit Eurowings verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der Direktverkehre. Das Konzept beruht neben hoher Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten auf einer skalierbaren Unternehmensstruktur, die eine flexible Integration neuer Partner mit unterschiedlichen Kooperationsmodellen ermöglicht. Das Eurowings-Konzept setzt dabei auf eine zentrale Steuerung verschiedener Flugbetriebe. Damit ist das Geschäftsfeld Eurowings in der Lage, neben organischem Wachstum vor allem auch andere Fluggesellschaften zu konsolidieren und somit Überkapazitäten im Markt abzubauen. In den nächsten Jahren soll Eurowings zu einem europaweit führenden Anbieter von Direktflügen auf- und ausgebaut werden.

### Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Am 9. Januar 2018 hat die Lufthansa Group sämtliche Anteile an der LGW übernommen. Der Erwerb basierte auf einem zwischen der Lufthansa Group und der Air Berlin-Gruppe am 13. Oktober 2017 geschlossenen Vertrag.

Im Verlauf des ersten Halbjahres 2018 kam es vermehrt zu Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb in Form von Verspätungen und Flugausfällen, welche umfangreiche Anpassungen im Sommerflugplan 2018 von Eurowings erforderten. Ursache dafür waren insbesondere die von der EU-Kommission nicht genehmigte Übernahme der NIKI Luftfahrt GmbH und die Beendigung der Kooperation mit der Nachfolgegesellschaft Laudamotion. Des Weiteren trug die, bedingt durch das Zertifizierungsverfahren für Verkehrsflugzeuge des Luftfahrtbundesamts, verzögerte Einflottung von Flugzeugen der vormaligen Flotte von Air Berlin dazu bei. Externe Faktoren wie Fluglotsenstreiks, personelle Einschränkungen bei den europäischen Flugsicherungen und wetterbedingte Ausfälle haben zusätzlich das operative Geschäft von Eurowings beeinträchtigt.

Inzwischen zeigen die durch Eurowings ergriffenen Maßnahmen Wirkung, sodass die Zahl der Verspätungen und Flugausfälle deutlich verringert werden konnte. Bis Mitte August 2018 wird die Freigabe des Luftfahrtbundesamts für die letzten zwei von insgesamt 77 vormaligen Air Berlin-Flugzeugen erwartet. Dies wird zur weiteren Stabilisierung des Flugbetriebs beitragen. Der Einfluss externer Faktoren, insbesondere der Personalengpass bei Flugsicherungen, bleibt aber für die gesamte Branche eine Herausforderung. Deshalb ist auch in den kommenden Monaten immer wieder mit Unregelmäßigkeiten im europäischen Luftverkehr zu rechnen, welchen Eurowings jedoch in absehbarer Zeit mit einem gestärkten Flugbetrieb begegnen kann.

Zur weiteren Optimierung soll die Steuerung der Interkontinentalflüge des Geschäftsfelds Eurowings durch Brussels Airlines übernommen werden. Die Umstellung soll im Laufe des Jahres 2019 erfolgen. Der Flugbetrieb Eurowings mit Sitz in Köln fokussiert sich auf den europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr und übernimmt die Steuerung des Kontinentalverkehrs.

Die Airlines des Geschäftsfelds Eurowings konnten im ersten Halbjahr 2018 die Anzahl der Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 23,3 Prozent auf 17,9 Mio. steigern. Die Zahl der Flüge erhöhte sich um 17,5 Prozent. Das Angebot stieg um 23,6 Prozent, im Wesentlichen aufgrund des Zugangs von Flugzeugen im Rahmen der Insolvenz von Air Berlin inklusive der Übernahme der LGW sowie der Übernahme von Thomas Cook Belgium durch Brussels Airlines. Der Absatz konnte um 27,4 Prozent gesteigert werden. Der Sitzladefaktor stieg um 2,4 Prozentpunkte auf 79,8 Prozent. Die währungsberinigten Durchschnittserlöse sanken um 0,6 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 9,1 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR.

Regional zeigte sich eine unterschiedliche Entwicklung. Auf der Kurzstrecke stiegen Angebot, Absatz und Sitzladefaktor. Die währungsberinigten Durchschnittserlöse waren rückläufig. Auf der Langstrecke stiegen Angebot und Absatz, der Sitzladefaktor ging zurück. Die währungsberinigten Durchschnittserlöse stiegen.

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Umsatzerlöse von Eurowings stiegen im Verlauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres um 9,2 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Umsatzerlöse um 25,2 Prozent über Vorjahr. Die operativen Erträge stiegen um 11,5 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR. Die währungsberinigten Stückerlöse (RASK) stiegen um 3,4 Prozent.

Die operativen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 17,1 Prozent auf 2,2 Mrd. EUR. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 31,9 Prozent über Vorjahr. Die währungsberinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff sind um 8,0 Prozent gestiegen.

Der Materialaufwand stieg um 12,0 Prozent auf insgesamt 1,5 Mrd. EUR. Um IFRS 15-Effekte bereinigt stieg der Materialaufwand um 33,1 Prozent. Innerhalb des Materialaufwands verzeichneten die Treibstoffkosten einen preis- und mengenbedingten Anstieg von 30,4 Prozent auf 433 Mio. EUR. Die Aufwendungen für Operating Leases erhöhten sich wachstumsbedingt um 100,0 Prozent auf 40 Mio. EUR. Darüber hinaus belasteten außergewöhnlich hohe Aufwendungen für Kompensationszahlungen infolge von Verspätungen und Streichungen (+45 Mio. EUR) sowie zusätzliche Wet-Leases zur Abdeckung fehlender Kapazitäten (+36 Mio. EUR) aufgrund des verzögerten Aufbaus eigener Kapazitäten das Ergebnis von Eurowings gegenüber Vorjahr.

Der Personalaufwand stieg ausgehend von einer um 33,2 Prozent erhöhten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 28,8 Prozent auf 304 Mio. EUR. Die Abschreibungen stiegen ebenfalls wachstumsbedingt um 50,6 Prozent auf 134 Mio. EUR. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg der planmäßigen Flugzeugabschreibungen von 54,9 Prozent.

Das Beteiligungsergebnis sank um 100,0 Prozent auf -14 Mio. EUR.

Das Adjusted EBIT und das EBIT sanken jeweils um 158,4 Prozent auf -199 Mio. EUR. Darin spiegelt sich der deutliche Anstieg der operativen Aufwendungen wider, der vor allem von einmaligen Integrationskosten im Zusammenhang mit den getätigten Übernahmen und den Herausforderungen im operativen Flugbetrieb getrieben wurde. Der Erlöszuwachs konnte mit diesem Anstieg im ersten Halbjahr 2018 nicht Schritt halten.

Die Segmentinvestitionen fielen um 6,3 Prozent auf 328 Mio. EUR.

### ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Eurowings

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. – Juni 2018 in Mio. €	Ver- änderung <sup>1)</sup> in %	Jan. – Juni 2018 in Tsd.	Ver- änderung in %	Jan. – Juni 2018 in Mio.	Ver- änderung in %	Jan. – Juni 2018 in Mio.	Ver- änderung in %	Jan. – Juni 2018 in %	Ver- änderung in P.
Kurzstrecke	1.445	27,2	16.398	23,1	19.680	22,7	15.588	29,4	79,2	4,1
Langstrecke	428	19,9	1.484	25,0	10.299	25,3	8.330	23,7	80,9	-1,0
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1.873</b>	<b>25,5</b>	<b>17.883</b>	<b>23,3</b>	<b>29.979</b>	<b>23,6</b>	<b>23.918</b>	<b>27,4</b>	<b>79,8</b>	<b>2,4</b>

<sup>1)</sup> IFRS 15-Restatement 2017.

## GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

### KENNZAHLEN LOGISTIK

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %	April – Juni 2018	April – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.301	1.158	12,3	660	589	12,1
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	16	14	14,3	8	7	14,3
Adjusted EBITDA	Mio. €	166	119	39,5	80	66	21,2
Adjusted EBIT	Mio. €	125	78	60,3	60	45	33,3
EBIT	Mio. €	125	84	48,8	60	51	17,6
Adjusted EBIT-Marge	%	9,6	6,7	2,9 P.	9,1	7,6	1,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	153	14	992,9	149	8	1.762,5
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	4.316	4.476	-3,6	4.316	4.476	-3,6
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer <sup>1)</sup>	Mio.	6.574	6.201	6,0	3.488	3.281	6,3
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer <sup>1)</sup>	Mio.	4.400	4.294	2,5	2.258	2.247	0,5
Nutzladefaktor <sup>1)</sup>	%	66,9	69,2	-2,3 P.	64,7	68,5	-3,7 P.

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

### Geschäftstätigkeit

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben Lufthansa Cargo auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften.

Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten werden insbesondere auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines sowie der Langstreckenflüge des Flugbetriebs Eurowings vermarktet. Insgesamt bietet Lufthansa Cargo Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an. Ab 1. September 2018 werden auch die Frachtkapazitäten von Brussels Airlines durch Lufthansa Cargo vermarktet.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von Lufthansa Cargo liegt im Airport-to-Airport-Luftfrachtgeschäft. Das Produktportfolio umfasst sowohl Standard- als auch Expressfracht und Spezialprodukte, wie den Transport von lebenden Tieren, Wertfracht, Post und Gefahrgut sowie die Beförderung von temperatursensibler Fracht.

Lufthansa Cargo baut ihre Partnerschaften weiter aus. So startete im Mai 2018 eine neue Kooperation mit United Airlines. Bis Herbst 2018 sollen alle Stationen in den USA und Europa angebunden werden.

### Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Der globale Luftfrachtmarkt bleibt trotz einer im historischen Vergleich aktuell guten Marktlage volatil und herausfordernd. Das im Jahr 2016 aufgesetzte strategische Effizienzprogramm wird bei Lufthansa Cargo weiterhin konsequent umgesetzt. Das Ziel, bis Ende 2018 Kosten im Umfang von 80 Mio. EUR nachhaltig einzusparen, wurde bereits nahezu erreicht.

Ende des Jahres 2017 ist die Nachfrage nach Luftfrachtdienstleistungen marktweit außergewöhnlich stark angestiegen. Lufthansa Cargo hat davon überdurchschnittlich profitiert. Auch im ersten Halbjahr 2018 entwickelte sich die Nachfrage in diesem Geschäftsbereich besser als erwartet.

Das Frachtzentrum in Frankfurt wird kontinuierlich modernisiert. Neben einer damit einhergehenden Vergrößerung wird die gesamte Infrastruktur des Cool Centers für temperatursensible Luftfrachtensendungen weiter verbessert. Zudem wurde ein Konzept erarbeitet, das eine modulare Modernisierung des Logistikzentrums vorsieht. Die Ertüchtigung des Hubs Frankfurt soll Ende 2018 starten.

Im Frühjahr 2019 werden zwei weitere Boeing 777F in die Flotte integriert. Die Flugzeuge vom Typ B777F zeichnen sich durch geringen Treibstoffverbrauch, große Reichweite und hohe Zuverlässigkeit aus. Sie sollen mittelfristig die MD-11F-Frachter ablösen und so die Modernisierung der Flotte vorantreiben.

Digitalisierung ist eine wichtige Säule im Rahmen des strategischen Programms Cargo Evolution. Seit Januar 2018 werden die Themen um die digitale Transformation bei Lufthansa Cargo mit noch stärkerem Fokus bearbeitet. Themenschwerpunkte sind dabei die Automatisierung von Prozessen, Konnektivität und neue Geschäftsmodelle. In den kommenden Jahren will sich das Unternehmen mit allen Partnern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital vernetzen. Die Kunden profitieren langfristig von einer höheren Transparenz und Geschwindigkeit, verbesserter Qualität und Flexibilität sowie mehr Effizienz.

Lufthansa Cargo weitete das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) im ersten Halbjahr 2018 um 6,0 Prozent aus. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg um 2,5 Prozent. Der Nutzladefaktor verringerte sich zwar um 2,3 Prozentpunkte auf 66,9 Prozent, entsprechend dem aktuellen strategischen Fokus sind die währungsbereinigten Durchschnittserlöse jedoch um 16,5 Prozent gestiegen. Die Verkehrserlöse stiegen um 12,6 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR.

Die Angebotserhöhung erfolgte ausschließlich in den für Lufthansa Cargo wichtigsten Verkehrsgebieten Asien/Pazifik und Amerika. Auch der Absatz entwickelte sich in diesen Verkehrsgebieten positiv, wenn auch nicht ganz so stark wie das Angebot. Damit war der Nutzladefaktor in allen Verkehrsgebieten leicht rückläufig. Die währungsbereinigten Durchschnittserlöse entwickelten sich in allen Verkehrsgebieten positiv, insbesondere in Asien/Pazifik und Amerika.

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Logistik stiegen im ersten Halbjahr 2018 mengen- und preisbedingt gegenüber Vorjahr um 12,3 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR. Die operativen Erträge stiegen um 9,6 Prozent auf insgesamt 1,3 Mrd. EUR.

Die operativen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 6,6 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Der Anstieg erfolgte im Materialaufwand, der um 9,9 Prozent auf 840 Mio. EUR zunahm. Innerhalb dieser Position erhöhte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt um 17,6 Prozent auf 180 Mio. EUR. Der Charteraufwand nahm um 20,1 Prozent auf 389 Mio. EUR zu, während der Personalaufwand mit 210 Mio. EUR annähernd auf dem Niveau des Vorjahres lag. Die Abschreibungen blieben konstant bei 41 Mio. EUR.

Das Beteiligungsergebnis stieg, bedingt durch die positive Entwicklung der Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., um 50,0 Prozent auf 18 Mio. EUR.

Das Adjusted EBIT stieg um 60,3 Prozent auf 125 Mio. EUR. Das EBIT stieg um 48,8 Prozent auf 125 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen sind um 139 Mio. EUR auf 153 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten sind die Anzahlungen auf zwei bestellte B777-Frachter in Höhe von 139 Mio. EUR.

### ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer		Fracht- Nutzladefaktor	
	Jan. – Juni 2018 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. – Juni 2018 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. – Juni 2018 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. – Juni 2018 in %	Veränderung in P.
Europa	96	3,2	333	0,4	159	-5,5	47,9	-3,0
Amerika	517	14,6	3.015	6,5	1.935	4,2	64,2	-1,4
Asien/Pazifik	532	16,2	2.713	10,3	2.051	3,5	75,6	-4,9
Nahost/Afrika	78	-7,1	514	-11,3	254	-11,5	49,5	-0,1
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1.223</b>	<b>12,6</b>	<b>6.574</b>	<b>6,0</b>	<b>4.400</b>	<b>2,5</b>	<b>66,9</b>	<b>-2,3</b>

## GESCHÄFTSFELD TECHNIK

### KENNZAHLEN TECHNIK

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %	April – Juni 2018	April – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.852	2.754	3,6	1.424	1.299	9,6
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	999	901	10,9	498	424	17,5
Adjusted EBITDA	Mio. €	277	279	-0,7	145	114	27,2
Adjusted EBIT	Mio. €	218	222	-1,8	115	85	35,3
EBIT	Mio. €	220	223	-1,3	117	85	37,6
Adjusted EBIT-Marge	%	7,6	8,1	-0,5 P.	8,1	6,5	1,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	106	98	8,2	72	51	41,2
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	22.209	20.877	6,4	22.209	20.877	6,4

### Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge.

Profitables organisches Wachstum sowie Wachstum durch strategische Partnerschaften und Akquisitionen zählen zu den zentralen Zielen von Lufthansa Technik. Vor diesem Hintergrund wurde mit Pepperl+Fuchs das Joint Venture 3D.aero GmbH zur Erforschung, Entwicklung und zum Vertrieb innovativer Automatisierungslösungen für die Flugzeugindustrie gegründet. Zudem soll mit EME Aero in Polen ein Joint Venture von Lufthansa Technik und MTU Aero Engines zur Instandhaltung von Getriebefan-Triebwerken entstehen.

Digitalisierung und künstliche Intelligenz verändern die MRO-Branche nachhaltig. Die Beherrschung neuer Technologien bei Flugzeugen und Triebwerken sowie moderner Herstellungsverfahren wie Additive Manufacturing wird für den Erfolg im MRO-Markt essenziell. Hier sieht sich Lufthansa Technik dank stetiger Technologieentwicklungen in einer guten Position.

### Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Lufthansa Technik konnte im ersten Halbjahr 2018 elf neue Kunden gewinnen und 149 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 1,6 Mrd. EUR für 2018 und die Folgejahre abschließen. Im Berichtszeitraum wurde die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge auf knapp 5.000 erhöht.

Unter anderem haben Lufthansa Technik und Asiana Airlines eine Vereinbarung zur Komponenteninstandhaltung geschlossen. Der Zehn-Jahres-Vertrag betrifft neun Boeing 777-200ER. Daneben haben Lufthansa Technik Philippines und Asiana Airlines einen Fünf-Jahres-Vertrag zur Flugzeugüberholung unterzeichnet. Dieser umfasst 14 Checks

an den Airbus A380-Flugzeugen der südkoreanischen Fluggesellschaft. Zudem wurde Lufthansa Technik von der südkoreanischen Fluggesellschaft Eastar Jet mit der Komponentenversorgung ihrer Kurz- und Mittelstreckenflotte beauftragt. Eastar Jet setzt zurzeit 18 Boeing 737NG ein; weitere Flugzeuge des Typs sind bestellt.

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Technik stiegen im ersten Halbjahr 2018 um 3,6 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR gegenüber Vorjahr. Während der Umsatz mit konzernexternen Kunden stabil blieb, konnte der Umsatz mit konzerninternen Kunden um 10,9 Prozent gesteigert werden. Dies ist maßgeblich auf einen Ausbau des Triebwerkwartungsgeschäfts mit Lufthansa German Airlines sowie auf die Wartung von Flugzeugen und Komponenten von Eurowings zurückzuführen. Die operativen Erträge stiegen um 2,1 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR.

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich um 2,3 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf einen Anstieg des Materialaufwands um 2,6 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR sowie des Personalaufwands um 5,0 Prozent auf 710 Mio. EUR zurückzuführen. Die Abschreibungen sind um 3,5 Prozent auf 59 Mio. EUR angestiegen.

Das Beteiligungsergebnis sank gegenüber Vorjahr um 41,7 Prozent auf 7 Mio. EUR.

Das Adjusted EBIT sank im Berichtszeitraum um 1,8 Prozent auf 218 Mio. EUR. Das EBIT verringerte sich um 1,3 Prozent auf 220 Mio. EUR. Ursächlich hierfür sind vor allem die Einlastungsentwicklung im Triebwerksgeschäft und das im Vergleich zum Vorjahr geringere Beteiligungsergebnis.

Die Segmentinvestitionen stiegen um 8,2 Prozent auf 106 Mio. EUR.

## GESCHÄFTSFELD CATERING

## KENNZAHLEN CATERING

		Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	Veränderung in %	April – Juni 2018	April – Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.552	1.597	-2,8	830	828	0,2
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	335	321	4,4	180	172	4,7
Adjusted EBITDA	Mio. €	70	45	55,6	54	31	74,2
Adjusted EBIT	Mio. €	40	13	207,7	39	15	160,0
EBIT	Mio. €	40	14	185,7	39	16	143,8
Adjusted EBIT-Marge	%	2,6	0,8	1,8 P.	4,7	1,8	2,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	24	28	-14,3	14	15	-6,7
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	35.937	35.353	1,7	35.937	35.353	1,7

**Geschäftstätigkeit**

Die LSG Group bietet ein vollständiges Portfolio von Produkten und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Mit der etablierten Marke LSG Sky Chefs, dem weltweit größten Küchen-Netzwerk und ihrer Expertise ist sie Branchenführer für hochwertige Bordverpflegung. Darüber hinaus bietet LSG Sky Chefs auch Cateringleistungen für Zugbetreiber und Lounges an. Weitere etablierte Expertenmarken wie Retail inMotion, dem Spezialisten für Entwicklung und Management von Bordverkaufsprogrammen, SPIRIANT, zuständig für Design und Beschaffung von Bordserviceequipment, sowie Evertaste, ein Hersteller von Convenience Food, ergänzen das Portfolio.

Das Geschäftsmodell der LSG Group verändert sich fortlaufend. Im klassischen Geschäftsfeld Airline Catering werden die Produktionskapazitäten zunehmend zentralisiert und die Reichweite des Netzwerks durch Logistikkonzepte und Partnerschaften flexibilisiert und ausgedehnt. Gleichzeitig hat sich das Unternehmen als führender Anbieter für Bordverkaufsprogramme positioniert und weist in diesem Bereich deutliche Wachstumsraten auf. Die Geschäfte mit Bordserviceequipment und Convenience Food werden zunehmend global ausgerichtet.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung**

Das anhaltende globale Passagierwachstum begünstigt die Entwicklung der LSG Group. Im ersten Halbjahr 2018 verlängerte LSG Sky Chefs umfassende Airline-Cateringverträge mit United Airlines, American Airlines, LATAM und Cathay Dragon, während Retail inMotion den Auftrag zum Management des Bordverkaufs für Etihad Airways erhielt. Das Catering-Joint-Venture in Luanda, Angola, wurde vorzeitig verlängert.

Die weltweite prozessorientierte Neuausrichtung der LSG Group wird aktiv vorangetrieben. Mit dem im ersten Halbjahr 2018 beschlossenen Bau zweier regionaler Produktionsstätten in Tschechien und im Westen Deutschlands wurde ein wesentlicher Meilenstein beim Umbau der Produktionslandschaft in Europa erreicht.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung**

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Catering reduzierten sich in der ersten Jahreshälfte 2018 währungsbedingt gegenüber dem Vorjahr um 2,8 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Der Außenumsatz sank um 4,6 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Der Innenumsatz wuchs um 4,4 Prozent auf 335 Mio. EUR. Insgesamt verringerten sich die operativen Erträge um 2,4 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR.

Die operativen Aufwendungen waren mit 1,6 Mrd. EUR um 4,1 Prozent niedriger als im Vorjahr. Der Materialaufwand sank vor allem währungsbedingt um 5,3 Prozent auf 657 Mio. EUR. Der Personalaufwand sank ebenfalls primär währungsbedingt sowie aufgrund verringerter Aufwendungen für Abfindungen um 5,2 Prozent auf 588 Mio. EUR. Die Abschreibungen lagen mit 30 Mio. EUR um 6,3 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Das Beteiligungsergebnis sank gegenüber Vorjahr um 10,0 Prozent auf 9 Mio. EUR.

Das Adjusted EBIT stieg in der ersten Jahreshälfte primär bedingt durch gesunkene Transformationsaufwendungen um 207,7 Prozent auf 40 Mio. EUR. Das EBIT stieg um 185,7 Prozent auf 40 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen sanken um 14,3 Prozent auf 24 Mio. EUR.

## WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

### KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		Jan. - Juni 2018	Jan. - Juni 2017	Veränderung in %	April - Juni 2018	April - Juni 2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	496	216	129,6	252	109	131,2
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	174	88	97,7	86	45	91,1
Adjusted EBITDA	Mio. €	-52	68		-41	61	
Adjusted EBIT	Mio. €	-78	41		-53	47	
EBIT	Mio. €	-80	39		-54	39	
Segmentinvestitionen	Mio. €	21	32	-34,4	10	27	-63,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	11.199	11.162	0,3	11.199	11.162	0,3

Der Bereich umfasst die Service- und Finanzgesellschaften sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group. Dazu zählen insbesondere AirPlus, Lufthansa Aviation Training sowie die IT-Gesellschaften.

#### Entwicklung der Gesellschaften

AirPlus ist ein führender internationaler Anbieter von Lösungen für das tägliche Management von Geschäftsreisen. Die Gesellschaft bietet unter der Marke AirPlus International marktspezifische Produkte in über 60 Ländern an. Insgesamt betreute das Unternehmen im ersten Halbjahr 51.000 Firmenkunden. AirPlus realisiert mit der Umstellung der heutigen IT-Landschaft bis Ende 2019 die bisher größte Transformation der Firmengeschichte. Ziel ist es, durch konsequente Digitalisierung von Produkten und Prozessen die Marktführerschaft im Business Travel Management auszubauen.

Lufthansa Aviation Training (LAT) gehört zu den weltweit führenden Unternehmen im Bereich Flight Training. Die derzeit größte Herausforderung der LAT besteht in dem sehr hohen Bedarf an Pilotennachwuchs, weshalb der Fokus in den nächsten beiden Jahren auf der Rekrutierung, der Auswahl und der Ausbildung von Pilotinnen und Piloten liegt, um die strategischen Pläne der Lufthansa Group zu unterstützen.

Lufthansa Systems spielt eine wichtige Rolle bei der IT-Transformation der Lufthansa Group. Gleichzeitig stellt der Aviation Campus als gemeinsame Plattform für Innovation einen Eckpfeiler der Digitalisierungsstrategie der Lufthansa Group dar. Lufthansa Systems baut ihre marktführende Position im weltweiten Luftverkehrsmarkt mit rund 350 Airline-Kunden weiter aus.

Lufthansa Industry Solutions gehört zu den 25 führenden IT-Beratungshäusern in Deutschland. Der Dienstleister profitiert im Zuge der digitalen Transformation von der starken Nachfrage nach IT-Beratung und Systemintegration von Kunden innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group. Entsprechend erweitert Lufthansa Industry Solutions ihre Kompetenzen in Kernthemen wie IT-Sicherheit, Industrie 4.0, Data Analytics und Cloud Solutions.

#### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Bei AirPlus sind das Adjusted EBIT sowie das EBIT im Berichtszeitraum um 66,7 Prozent auf 7 Mio. EUR gesunken. Aufwendungen für die Modernisierung der IT- und Prozesslandschaft überkompensierten die mengenbedingt gestiegenen Erträge.

Die LAT weitete ihre Ausbildungs- und Trainingsaktivitäten im ersten Halbjahr 2018 deutlich aus. Aufgrund höherer Aufwendungen im Bereich der Pilotenausbildung sank das Adjusted EBIT jedoch um 48,6 Prozent auf 18 Mio. EUR. Das EBIT sank um 56,4 Prozent auf 17 Mio. EUR.

Lufthansa Systems und Lufthansa Industry Solutions erzielten unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen im Berichtszeitraum ein kumuliertes Adjusted EBIT von 12 Mio. EUR, das mit 29,4 Prozent unter Vorjahr lag. Das EBIT sank um 25,0 Prozent auf 12 Mio. EUR.

Bei den Konzernfunktionen sanken die operativen Erträge um 13,4 Prozent auf 671 Mio. EUR. Die operativen Aufwendungen gingen um 2,7 Prozent auf 796 Mio. EUR zurück. Das Adjusted EBIT sank um 190,7 Prozent auf -125 Mio. EUR. Das EBIT sank um 152,0 Prozent auf -126 Mio. EUR. Die Entwicklung ist im Wesentlichen bedingt durch den Wegfall von Kursgewinnen im Vorjahr.

Im Bereich Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen insgesamt sanken die operativen Erträge um 4,7 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR, während die operativen Aufwendungen um 3,6 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR anstiegen. Das Adjusted EBIT sank vor allem aufgrund der negativen Ergebnisentwicklung im Bereich Konzernfunktionen um 119 Mio. EUR auf -78 Mio. EUR. Das EBIT verminderte sich um 119 Mio. EUR auf -80 Mio. EUR.

## Chancen- und Risikobericht

Die Lufthansa Group sieht sich vielfältigen Chancen und Risiken ausgesetzt. Stets aktuelle Managementsysteme sorgen dafür, dass diese frühzeitig erkannt und gesteuert werden können. Ausführliche Informationen zum Chancen- und Risikomanagement-System und zur Chancen- und Risikosituation der Lufthansa Group finden Sie im [Geschäftsbericht 2017](#), ab S. 64.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 haben sich im Vergleich dazu folgende wesentliche Veränderungen ergeben:

Die Erwartungen für das Wirtschaftswachstum in Deutschland und der Eurozone in den kommenden Jahren haben sich deutlich eingetrübt. Protektionismus, geopolitische Spannungen und mögliche internationale Handelskonflikte führen zu steigenden Risiken.

Steigende Treibstoffkosten belasten die Lufthansa Group einerseits, andererseits ergeben sich dadurch Chancen durch weitere Marktkonsolidierung, da finanziell schwächere Marktteilnehmer überdurchschnittlich unter dem Preisverfall leiden könnten.

Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) hat bisher nicht zu den befürchteten Abmahnwellen geführt. Die mit der neuen DSGVO verbundenen Rechtsunsicherheiten bergen jedoch Risiken für den Umgang mit personenbezogenen Daten.

Die Brexit-Verhandlungen befinden sich aktuell in einer entscheidenden Phase. Über deren Auswirkungen besteht weiterhin Unsicherheit für die Lufthansa Group wie für die gesamte Luftverkehrsbranche, insbesondere verkehrs- sowie luftverkehrsrechtliche Aspekte betreffend.

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

## Prognosebericht

### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Gemäß den von Global Insight zur Verfügung gestellten Daten wird nach einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 3,3 Prozent im Jahr 2017 für das Geschäftsjahr 2018 derzeit mit einem Wachstum auf gleichem Niveau gerechnet. Asien/Pazifik ist mit einer erwarteten Wachstumsrate von 5,0 Prozent immer noch die am stärksten wachsende Weltregion. Für Europa wird ein Wirtschaftswachstum von 2,1 Prozent prognostiziert.

### ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)<sup>1)</sup>

Prognose 2018 bis 2022 gegenüber Vorjahr

in %	2018	2019	2020	2021	2022
Welt	3,3	3,1	2,9	2,9	3,1
Europa	2,1	1,8	1,8	1,8	1,7
Deutschland	2,2	1,8	1,7	1,6	1,5
Nordamerika	3,0	2,6	1,7	1,5	1,7
Südamerika	1,1	1,1	1,9	2,5	3,1
Asien/Pazifik	5,0	4,8	4,7	4,8	4,8
China	6,7	6,3	6,1	6,0	6,0
Naher Osten	2,3	3,1	3,4	3,6	3,5
Afrika	3,7	3,7	3,8	3,8	3,8

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2018.

<sup>1)</sup> Prognosewerte.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung deuten die Terminkurse auf leicht fallende Preise hin. Insgesamt wird das Ölpreisniveau jedoch weiterhin durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Daher ist auch für das restliche Jahr 2018 mit volatilen Kerosinpreisen zu rechnen.

Die Währungsentwicklung bis zum Jahresende wird von den außen- und geldpolitischen Entwicklungen in den USA und Europa bestimmt werden. Auf politischer Ebene besteht die größte Unsicherheit in der weiteren Eskalation des Handelsstreits. Der Konflikt hat bereits zu einer signifikanten Schwächung des Chinesischen Renminbi geführt. Sollte sich der Streit verschärfen, könnte sich diese Entwicklung fortsetzen. In der Geldpolitik werden weitere Zinsschritte der Federal Reserve Bank in den USA erwartet, die Entwicklung des Euros wird vor allem von den weiteren Maßnahmen der Europäischen Zentralbank abhängen. Der Analystenkonsens erwartet den US-Dollar zum Jahresende 2018 auf aktuellem Niveau.

### Branchenausblick

Unter Berücksichtigung der Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum prognostiziert die IATA einen Anstieg der weltweit verkauften Passagierkilometer, der mit 7,0 Prozent für das Jahr 2018 jedoch voraussichtlich unter dem Vorjahreswert von 8,1 Prozent liegen wird. Für die Region Asien/Pazifik wird mit 9,5 Prozent das höchste Wachstum erwartet, gefolgt von Europa mit 7,0 Prozent, Lateinamerika mit 6,5 Prozent, dem Mittleren Osten mit 5,9 Prozent, Afrika mit 4,5 Prozent und Nordamerika mit 4,0 Prozent. Der von der IATA für das Frachtgeschäft erwartete Anstieg der weltweit verkauften Tonnenkilometer für 2018 liegt mit 4,0 Prozent ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres in Höhe von 9,7 Prozent.

### Ausblick Lufthansa Group

Nach dem insgesamt den Erwartungen entsprechenden Verlauf des ersten Halbjahres erwartet die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2018 unverändert einen um IFRS 15-Effekte bereinigten Umsatz deutlich über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr.



Gegenüber der erstmaligen Veröffentlichung der Prognose im Geschäftsbericht 2017 haben sich allerdings einige Einflussgrößen und Parameter der Umsatz- und Ergebnisentwicklung verändert. So erwartet das Unternehmen nunmehr ein Kapazitätswachstum von 8 Prozent. Darin enthalten ist die Erwartung eines organischen Wachstums von 6 Prozent. Diese niedrigere Wachstumsannahme im Vergleich zur ursprünglichen Prognose spiegelt vor allem die Verzögerungen in der Integration der von Air Berlin übernommenen Fluggeräte sowie die erhöhte Anzahl von Flugausfällen vor allem im zweiten Quartal des Jahres 2018 wider.

Die Lufthansa Group geht außerdem vor dem Hintergrund der Steigerung in der ersten Jahreshälfte und des positiven Ausblicks auf die zweite Jahreshälfte davon aus, nun die Stückelöse auf währungsbereinigter Basis leicht gegenüber Vorjahr steigern zu können.

Kostenseitig prognostiziert das Unternehmen angesichts des gestiegenen Ölpreises einen Anstieg der Treibstoffkosten von rund 850 Mio. EUR gegenüber Vorjahr. Ferner erwartet die Lufthansa Group, die Stückkosten auf währungsbereinigter Basis um rund 1 Prozent gegenüber Vorjahr senken zu können. Die Network Airlines werden dazu einen überdurchschnittlichen Beitrag leisten. Die Kostenentwicklung von Eurowings wird von Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Integration der im Rahmen der Insolvenz von Air Berlin übernommenen Fluggeräte anfallen, sowie den Folgekosten von operativen Störungen im Flugbetrieb stärker als ursprünglich prognostiziert belastet werden.

Dementsprechend hat sich auch der Ergebnisausblick von Eurowings gegenüber der ursprünglichen Erwartung verschlechtert. Ebenso wird für die Geschäftsfelder Technik und Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen eine leicht schwächere Ergebnisentwicklung erwartet. Die Ergebnisprognose für SWISS hat sich hingegen verbessert. Einzelheiten sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen.

Über die hier dargestellten Änderungen hinaus gelten die Angaben im Prognosebericht des [Geschäftsberichts 2017, S. 78 – 82](#), auf den hier verwiesen wird.

#### PROGNOSE OPERATIVE KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

	Ergebnis 2017	Prognose 2018
<b>Kapazität (ASK)</b>	322.821	+8,0% inklusive 6,0% organisches Wachstum <sup>1)</sup>
<b>Stückerlöse</b> (RASK, währungsbereinigt)	+1,9%	leicht über Vorjahr <sup>1)</sup>
<b>Stückkosten</b> (CASK, um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigt)	-0,4%	rund 1,0% unter Vorjahr <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Prognose gegenüber Geschäftsbericht 2017 geändert.

#### PROGNOSE STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN

	Ergebnis 2017	Prognose 2018
Bruttoinvestitionen	3,0 Mrd. €	3,4 Mrd. €
Adjusted ROCE	11,6%	leicht unter Vorjahr
EACC	1,8 Mrd. €	deutlich positiv
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	1,7	deutlich unter 3,5

#### PROGNOSE UMSATZ UND ERGEBNIS

	Umsatz		Adjusted EBIT	
	Umsatz 2017 in Mio. €	Prognose für 2018 <sup>1)</sup>	Adjusted EBIT 2017 in Mio. €	Prognose für 2018
Lufthansa German Airlines	16.441		1.627	leicht unter Vorjahr
SWISS	4.727		542	stabil bis leicht über Vorjahr <sup>2)</sup>
Austrian Airlines	2.358		94	leicht unter Vorjahr
Network Airlines	23.317	leicht über Vorjahr	2.263	leicht unter Vorjahr
Eurowings	4.041	deutlich über Vorjahr	94	negativ <sup>2)</sup>
Logistik	2.524	leicht über Vorjahr	242	leicht unter Vorjahr
Technik	5.404	deutlich über Vorjahr	415	in etwa stabil <sup>2)</sup>
Catering	3.219	leicht unter Vorjahr	66	leicht über Vorjahr
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	446		-130	unter Vorjahr <sup>2)</sup>
Innenumsätze/Überleitung	-3.372		23	
<b>Lufthansa Group berichtet</b>	<b>35.579</b>	<b>deutlich über Vorjahr</b>	<b>2.973</b>	<b>leicht unter Vorjahr</b>

<sup>1)</sup> Jeweils bereinigt um Effekte aus der erstmaligen Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15.

<sup>2)</sup> Prognose gegenüber Geschäftsbericht 2017 geändert.

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### Januar – Juni 2018

<b>KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>				
in Mio. €	<b>Jan. – Juni 2018</b>	Jan. – Juni 2017	<b>April – Juni 2018</b>	April – Juni 2017
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	13.156	13.293	7.371	7.485
Andere Betriebserlöse	3.782	3.658	1.927	1.775
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>16.938</b>	<b>16.951</b>	<b>9.298</b>	<b>9.260</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	26	75	2	20
Sonstige betriebliche Erträge	848	1.099	467	593
Materialaufwand	-8.764	-9.269	-4.681	-4.883
Personalaufwand	-4.339	-4.294	-2.233	-2.213
Abschreibungen	-898	-860	-452	-438
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.844	-2.715	-1.458	-1.362
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>967</b>	<b>987</b>	<b>943</b>	<b>977</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	29	28	28	23
Übriges Beteiligungsergebnis	14	16	12	15
Zinserträge	27	36	18	19
Zinsaufwendungen	-112	-169	-62	-75
Übrige Finanzposten	30	-16	55	-22
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-12</b>	<b>-105</b>	<b>51</b>	<b>-40</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>955</b>	<b>882</b>	<b>994</b>	<b>937</b>
Ertragsteuern	-260	-191	-250	-187
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>695</b>	<b>691</b>	<b>744</b>	<b>750</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-18	-19	-10	-10
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>677</b>	<b>672</b>	<b>734</b>	<b>740</b>
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>1,44</b>	<b>1,43</b>	<b>1,56</b>	<b>1,58</b>

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

### Januar – Juni 2018

<b>KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG</b>				
in Mio. €	<b>Jan. – Juni 2018</b>	Jan. – Juni 2017	<b>April – Juni 2018</b>	April – Juni 2017
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>695</b>	<b>691</b>	<b>744</b>	<b>750</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>				
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	33	-181	65	-172
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-6	61	-	5
Folgebewertung von Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	776	-746	932	-413
Folgebewertung von Hedges – Kosten der Absicherung	-75	-	-43	-
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	1	3	-	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	0*	-16	-1	-12
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-172	169	-219	100
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-422	470	98	599
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	2	0*	2	0*
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	55	-40	-28	-116
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>	<b>192</b>	<b>-280</b>	<b>806</b>	<b>-8</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)</b>	<b>887</b>	<b>411</b>	<b>1.550</b>	<b>742</b>
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-18	-11	-12	0*
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>869</b>	<b>400</b>	<b>1.538</b>	<b>742</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

## Konzernbilanz

### zum 30. Juni 2018

<b>KONZERNBILANZ – AKTIVA</b>			
in Mio. €	<b>30.06.2018</b>	31.12.2017	30.06.2017
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer <sup>1)</sup>	1.369	1.343	1.367
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	496	492	511
Flugzeuge und Reservetriebwerke	16.877	15.959	15.486
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	1.950	1.758	1.687
Übriges Sachanlagevermögen	2.186	2.186	2.177
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	595	585	528
Übrige Beteiligungen	233	221	211
Langfristige Wertpapiere	38	32	25
Ausleihungen und Forderungen	449	475	532
Derivative Finanzinstrumente	891	642	909
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	11	9	10
Effektive Ertragsteuerforderungen	15	12	10
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1.517	1.523	1.521
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>26.627</b>	<b>25.237</b>	<b>24.974</b>
Vorräte	932	907	870
Vertragsvermögenswerte <sup>2)</sup>	185	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	6.065	5.314	5.339
Derivative Finanzinstrumente	1.006	600	212
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	292	197	224
Effektive Ertragsteuerforderungen	42	58	34
Wertpapiere	2.570	2.551	4.402
Bankguthaben und Kassenbestände	1.534	1.397	1.716
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	5	6	130
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>12.631</b>	<b>11.030</b>	<b>12.927</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>39.258</b>	<b>36.267</b>	<b>37.901</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

<sup>2)</sup> Ausweis erfolgt erstmalig separat ab Geschäftsjahr 2018 gemäß IFRS 15.

<b>KONZERNBILANZ – PASSIVA</b>			
in Mio. €	<b>30.06.2018</b>	31.12.2017	30.06.2017
Gezeichnetes Kapital	1.213	1.206	1.204
Kapitalrücklage	313	263	242
Gewinnrücklagen	5.533	4.141	3.521
Übrige neutrale Rücklagen	1.990	1.521	1.611
Konzernergebnis	677	2.364	672
<b>Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>	<b>9.726</b>	<b>9.495</b>	<b>7.250</b>
Minderheitenanteile	100	103	97
<b>Eigenkapital</b>	<b>9.826</b>	<b>9.598</b>	<b>7.347</b>
Pensionsrückstellungen	5.418	5.116	8.127
Sonstige Rückstellungen	547	601	557
Finanzschulden	5.911	6.142	6.556
Vertragsverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	43	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	193	243	131
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	62	1.289	1.312
Derivative Finanzinstrumente	166	190	108
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	628	449	445
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>12.968</b>	<b>14.030</b>	<b>17.236</b>
Sonstige Rückstellungen	827	990	958
Finanzschulden	721	672	659
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5.724	5.250	5.023
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	5.605	3.773	5.036
Übrige Vertragsverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	2.254	-	-
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	444	992	1.041
Derivative Finanzinstrumente	57	124	191
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	832	838	410
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>16.464</b>	<b>12.639</b>	<b>13.318</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>39.258</b>	<b>36.267</b>	<b>37.901</b>

<sup>1)</sup> Ausweis erfolgt erstmalig separat ab Geschäftsjahr 2018 gemäß IFRS 15.

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 30. Juni 2018

### ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio.€												
<b>Stand am 31.12.2016</b>	<b>1.200</b>	<b>222</b>	<b>1.081</b>	<b>670</b>	<b>236</b>	<b>326</b>	<b>2.313</b>	<b>1.549</b>	<b>1.776</b>	<b>7.060</b>	<b>89</b>	<b>7.149</b>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	4	20	-	-	-	-	-	-	-	24	-	24
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.542	-1.542	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-234	-234	-14	-248
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	11
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	672	672	19	691
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-516	-181	-	-5	-702	430	-	-272	-8	-280
<b>Stand am 30.06.2017</b>	<b>1.204</b>	<b>242</b>	<b>565</b>	<b>489</b>	<b>236</b>	<b>321</b>	<b>1.611</b>	<b>3.521</b>	<b>672</b>	<b>7.250</b>	<b>97</b>	<b>7.347</b>
<b>Stand am 31.12.2017</b>	<b>1.206</b>	<b>263</b>	<b>693</b>	<b>266</b>	<b>236</b>	<b>326</b>	<b>1.521</b>	<b>4.141</b>	<b>2.364</b>	<b>9.495</b>	<b>103</b>	<b>9.598</b>
Restatement IFRS 9	-	-	-90	-	-	-	-90	82	-	-8	-	-8
Restatement IFRS 15	-	-	-	-	-	-	-	-310	-	-310	-	-310
<b>Angepasster Stand am 01.01.2018</b>	<b>1.206</b>	<b>263</b>	<b>603</b>	<b>266</b>	<b>236</b>	<b>326</b>	<b>1.431</b>	<b>3.913</b>	<b>2.364</b>	<b>9.177</b>	<b>103</b>	<b>9.280</b>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	7	50	-	-	-	-	-	-	-	57	-	57
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.987	-1.987	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-377	-377	-21	-398
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	677	677	18	695
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	525	33	-	1	559	-367	-	192	-	192
<b>Stand am 30.06.2018</b>	<b>1.213</b>	<b>313</b>	<b>1.128</b>	<b>299</b>	<b>236</b>	<b>327</b>	<b>1.990</b>	<b>5.533</b>	<b>677</b>	<b>9.726</b>	<b>100</b>	<b>9.826</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

### Januar – Juni 2018

#### KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Jan. – Juni 2018	Jan. – Juni 2017	April – Juni 2018	April – Juni 2017
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>	<b>1.218</b>	<b>1.138</b>	<b>1.401</b>	<b>1.533</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern	955	882	994	937
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	896	855	450	434
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	11	47	-5	40
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-2	-27	1	-4
Beteiligungsergebnis	-43	-44	-40	-38
Zinsergebnis	85	133	44	56
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-92	-92	-47	-65
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-111	3	-125	15
Veränderung Trade Working Capital	1.610	1.547	220	393
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-291	-78	-99	-190
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>3.018</b>	<b>3.226</b>	<b>1.393</b>	<b>1.578</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.913	-1.377	-1.205	-630
Investitionen in Finanzanlagen	-14	-20	-8	-12
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen	-198	-136	-51	-26
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	1	0*	0*	0*
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-	0*	-	0*
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-17	-1	-10	-1
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-12	191	-	-7
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	56	85	37	32
Zinseinnahmen	29	103	16	46
Erhaltene Dividenden	27	29	15	26
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.041</b>	<b>-1.126</b>	<b>-1.206</b>	<b>-572</b>
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-2.142	-1.869	-1.305	-786
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	1.831	50	1.491	23
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>	<b>-2.352</b>	<b>-2.945</b>	<b>-1.020</b>	<b>-1.335</b>
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	-	-	-	-
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	100	1.072	25	379
Rückführung langfristiger Finanzschulden	-320	-617	-184	-355
Gewinnausschüttung	-342	-225	-329	-217
Zinsausgaben	-29	-118	-5	-47
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-591</b>	<b>112</b>	<b>-493</b>	<b>-240</b>
<b>Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>	<b>75</b>	<b>393</b>	<b>-120</b>	<b>3</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-7	-16	5	-21
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.<sup>1)</sup></b>	<b>1.286</b>	<b>1.515</b>	<b>1.286</b>	<b>1.515</b>
Wertpapiere	2.570	4.402	2.570	4.402
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>3.856</b>	<b>5.917</b>	<b>3.856</b>	<b>5.917</b>
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	87	2.098	-616	652

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2018: in Höhe von 248 Mio. EUR, 2017: in Höhe von 201 Mio. EUR).

## Anhang

### 1 Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. Juni 2018 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 2018 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2018 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 zugrunde lagen. Die erstmals ab dem 1. Januar 2018 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, insbesondere IFRS 9, Finanzinstrumente, und IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden, hatten die nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

#### IFRS 15

Auf Basis der modifizierten retrospektiven Methode wurden die Umstellungseffekte zum 1. Januar 2018 kumulativ in den Gewinnrücklagen erfasst. Die folgende Tabelle fasst die Anpassungseffekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 auf die Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2018 zusammen:

#### GEWINNRÜCKLAGEN

in Mio. €	Auswirkungen der Anwendung von IFRS 15 zum 1. Januar 2018
Verschiebung Realisationszeitpunkt Gebühren	29
Meilenprogramm	385
Steuern	-104
<b>Auswirkungen zum 1. Januar 2018</b>	<b>310</b>

#### DARSTELLUNG DER EFFEKTE IM EINZELNEN

IFRS 15 hat zu einer Verschiebung des Realisationszeitpunkts für bestimmte Nebenerlöse (insbesondere Umbuchungsgebühren) vom Transaktions- zum Ausnutzungszeitpunkt geführt.

Auch für die Bilanzierung des Meilenverfalls aus dem Meilenprogramm wirkt sich die Verschiebung des Realisationszeitpunkts aus. Dieser wird nicht mehr direkt im Jahr der Ansammlung erfolgswirksam erfasst, sondern rätierlich realisiert. Weiterhin beinhaltet der Betrag Anpassungsbuchungen aus der Einführung eines neu konzipierten Datenmodells für den gesamten Meilenbestand im Zusammenhang mit der Einführung von IFRS 15.

#### DARSTELLUNG DER AUSWEISÄNDERUNGEN

Bilanziell sind nunmehr nicht vollständig erfüllte Vertragspositionen als Vertragsvermögenswerte beziehungsweise -verbindlichkeiten (jeweils kurz- und langfristig) auszuweisen. Die Verpflichtungen aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten werden weiterhin separat ausgewiesen. Unter den kurzfristigen sonstigen Vertragsverbindlichkeiten werden ab dem 1. Januar 2018 insbesondere die Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen erfasst. Diese sind bisher unter den nicht finanziellen Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten (lang- und kurzfristig) ausgewiesen worden. Da der Zeitpunkt der Erfüllung dieser Verpflichtungen nicht in der Verfügungsmacht der Gesellschaft steht, werden sie gemäß IFRS 15 vollständig als kurzfristig erfasst. Hierdurch ergibt sich zum 1. Januar 2018 eine Umgliederung von lang- in kurzfristige Schulden in Höhe von 1,2 Mrd. EUR. Daneben wurde der kurzfristige Anteil der Kundenbindungsprogramme, der vorher unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 292 Mio. EUR erfasst wurde, in die sonstigen Vertragsverbindlichkeiten umgegliedert. Ausgewiesen wurden des Weiteren Verpflichtungen aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen. Hier erfolgte eine Umgliederung von den erhaltenen Anzahlungen und sonstigen Rückstellungen in Höhe von 92 Mio. EUR zum 1. Januar 2018.

Seit 2018 werden im Bereich der Ticketerlöse die vereinbarten Flughafenentgelte mit den korrespondierenden Flughafenabrechnungen nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dieses Vorgehen führte im ersten Halbjahr 2018 zu einer Reduktion der Umsatzerlöse und Aufwendungen in Höhe von 1.072 Mio. EUR. Darüber hinaus ergaben sich keine materiellen Unterschiede zwischen dem Umsatzausweis nach IFRS 15 und dem Ausweis nach IAS 11 beziehungsweise IAS 18. Im Zusammenhang mit IFRS 15 ist auch eine Umgliederung von bisher in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesenen Erträgen aus Schulungen und aus Reisemanagement in die Umsatzerlöse vorgenommen worden. Dieser Effekt führte im ersten Halbjahr 2018 zu einer Erhöhung der Umsatzerlöse in Höhe von 180 Mio. EUR. Im Vorjahreszeitraum wurden 172 Mio. EUR unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.



**IFRS 9**

Die Lufthansa Group hat im Einklang mit den Übergangsvorschriften des IFRS 9, Finanzinstrumente, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet und die Übergangseffekte kumulativ zum 1. Januar 2018 in den Gewinnrücklagen erfasst.

Im Bereich der Phase I („Klassifizierung“) ergibt sich durch den Übergang von Aktienpositionen im Wertpapierbereich von der IAS 39-Kategorie „Available for Sale“ (AfS) zur IFRS 9-Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value“ lediglich eine Verschiebung innerhalb der Rücklagen zwischen kumulierter Marktbewertungsrücklage und Gewinnrücklage (43 Mio. EUR). Daneben entstehen Effekte aus der Umwidmung der Klassifizierung von Aktienpositionen von AfS zu erfolgsneutral zum Fair Value (ohne Recycling) (12 Mio. EUR). Gehaltene Fremdkapitalinstrumente werden in der Regel weiterhin erfolgsneutral zum Fair Value klassifiziert. Für Ausleihungen und Forderungen ergeben sich aus der Phase I ebenfalls keine Umstellungseffekte, diese werden weiterhin zu Amortised Cost bilanziert.

Im Rahmen der Phase II („Wertminderungsvorschriften“) entsteht durch die Erstanwendung des Expected Loss Models nach IFRS 9 ein zusätzlicher Wertminderungsbedarf, der zum 1. Januar 2018 erfolgsneutral im Eigenkapital in Höhe von 8 Mio. EUR (nach Steuern) erfasst wurde. Die ergebniswirksamen Auswirkungen hieraus waren im ersten Halbjahr 2018 nicht materiell.

Im Bereich der Treibstoffsicherungsgeschäfte wendet der Konzern den Komponentenansatz an, mit Rohöl als designierter Komponente und einem regelmäßigen Rebalancing. Dies führt zu einer Reduzierung der Volatilität in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Marktwertänderungen von Derivaten. Durch die erfolgsneutrale Bilanzierung von Zeitwerten von Optionen unter IFRS 9 wurden zum 1. Januar 2018 die bisher erfolgswirksam erfassten Zeitwertänderungen zum Jahresende 2017 innerhalb des Eigenkapitals in die Marktbewertungsrücklage umgewidmet (-46 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2018 waren die Auswirkungen hieraus nicht materiell. Aus Gründen der Wesentlichkeit wird im Zwischenbericht auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen in Bilanz, GuV und Gesamtergebnisrechnung verzichtet. Zum 1. Januar 2017 würde sich die Marktbewertungsrücklage durch die Umstellung um 58 Mio. EUR auf 1.023 Mio. EUR reduzieren, entsprechend würde sich die Gewinnrücklage auf 1.607 Mio. EUR erhöhen. Das Finanzergebnis würde sich im ersten Halbjahr 2017 um 24 Mio. EUR auf -81 Mio. EUR, das Ergebnis nach Ertragsteuern um 18 Mio. EUR auf 709 Mio. EUR verbessern. Es ergäbe sich ein um 0,04 EUR verbessertes Ergebnis je Aktie von 1,47 EUR.

Im Bereich der Devisensicherung mit Forwardkontrakten wendet die Lufthansa Group ab dem 1. Januar 2018 die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponente eines Forwardkontrakts als Sicherungsinstrument designiert. Die weiteren Komponenten des Forwards, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden in einer separaten Position in der Marktbewertungsrücklage, dem Cost of Hedging, erfasst. Hieraus ergeben sich keine materiellen Auswirkungen auf Bilanz, GuV und Gesamtergebnisrechnung.

**KONSOLIDIERUNGSKREISVERÄNDERUNGEN**

Mit Wirkung zum 9. Januar 2018 hat die Lufthansa Commercial Holding GmbH sämtliche Anteile an der Luftfahrtgesellschaft Walter mbH übernommen. Der Erwerb basiert dabei auf dem zwischen der Lufthansa Group und der Air Berlin-Gruppe am 13. Oktober 2017 geschlossenen Kaufvertrag. Der Kaufpreis beläuft sich auf 24 Mio. EUR. Die Gesellschaft erbringt innerhalb des Geschäftsfelds Eurowings als Plattform mit eigener Betriebserlaubnis (AOC) im Rahmen von Wet-Lease-Vereinbarungen über derzeit 20 Bombardier DH-8 Q400 und 13 Airbus A320/A319 Flugleistungen für Eurowings. Die Gesellschaft, die ohne eigene Flotte und nur innerhalb von Eurowings agiert, weist zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung ein Bruttovermögen von 19 Mio. EUR und ein Nettovermögen von 1 Mio. EUR auf. Der aus der Kaufpreisallokation resultierende Unterschiedsbetrag von 23 Mio. EUR wurde aufgrund der Eigenart der übernommenen Geschäftsaktivität vollständig als Goodwill klassifiziert und auf Ebene von Eurowings zugeordnet. Die Auswirkungen auf die Ertragslage des Konzerns sind aufgrund der ausschließlich konzerninternen Leistungserbringung nicht materiell.

Die übrigen Veränderungen des Konsolidierungskreises haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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

**ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE**

in Mio. €	30.06.2018	31.12.2017	30.06.2017
<b>Vermögenswerte</b>			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	-	-	125
Finanzanlagevermögen	-	-	-
Sonstiges	5	6	5

In den folgenden Tabellen sind die Umsatzerlöse nach geografischen Hauptmärkten und wichtigen Tätigkeitsbereichen des Konzerns aufgeschlüsselt.

#### VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2018	Europa <sup>1)</sup>	Nord-amerika <sup>1)</sup>	Mittel- und Südamerika <sup>1)</sup>	Asien/Pazifik <sup>1)</sup>	Nahost <sup>1)</sup>	Afrika <sup>1)</sup>	2017 <sup>2)</sup>
Network Airlines	10.013 <sup>3)</sup>	6.659	1.695	271	1.021	247	120	10.449 <sup>3)</sup>
Lufthansa German Airlines	6.866							7.245
SWISS	2.241 <sup>3)</sup>							2.213 <sup>3)</sup>
Austrian Airlines	906							991
Eurowings	1.920 <sup>3)</sup>	1.731	75	4	27	13	70	1.758 <sup>3)</sup>
Logistik	1.223	643	125	51	367	12	25	1.086
<b>Summe</b>	<b>13.156</b>							<b>13.293</b>

<sup>1)</sup> Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.


<sup>2)</sup> Anwendung des modifiziert retrospektiven Ansatzes; Ermittlung der Umsätze für 2017 erfolgte nach IAS 11 und IAS 18.

<sup>3)</sup> Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Bellyerlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

#### ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2018	Europa	Nord-amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	2017 <sup>1)</sup>
Technik	1.853	801	404	77	387	65	119	1.853
Technikleistungen	1.673							1.588
Sonstige Betriebserlöse	181							265
Catering	1.217	233	593	81	266	26	18	1.276
Cateringleistungen	986							1.059
Erlöse Bordverkauf	67							44
Sonstige Leistungen	164							173
Network Airlines	314	251	25	3	27	4	4	325
Eurowings	15	11	1	-	-	-	3	13
Logistik	61	35	23	-	-	3	-	62
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	322	249	25	5	32	8	3	128
EDV-Leistungen	144							128
Reisemanagement	138							-
Übrige	40							-
<b>Summe</b>	<b>3.782</b>							<b>3.658</b>

<sup>1)</sup> Anwendung des modifiziert retrospektiven Ansatzes; Ermittlung der Umsätze für 2017 erfolgte nach IAS 11 und IAS 18.

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im  **Zwischenlagebericht, S. 3 – 23**, zu finden.

### 3 Saisonalität

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist vor allem durch die Geschäftsfelder Network Airlines und Eurowings 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

#### HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	30.06.2018	31.12.2017
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	894	881
Aus Gewährleistungsverträgen	340	354
Aus Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	41	39
	<b>1.275</b>	<b>1.274</b>

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 65 Mio. EUR (zum 31.12.2017: 80 Mio. EUR) verzichtet.

Ende Juni 2018 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile und für immaterielle Vermögenswerte von 12,6 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2017 betrug das Bestellobligo 13,0 Mrd. EUR.

Aus bereits zum 31. Dezember 2017 fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen wurden bis zum 30. Juni 2018 Gewinne und finanzielle Zuflüsse von unter 1 Mio. EUR realisiert.

Seit dem 30. Juni 2018 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 den nachfolgenden Tabellen 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.

Zum 30. Juni 2018 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

#### VERMÖGENSWERTE ZUM 30.06.2018

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	32	-	32
Wertpapiere	900	2	-	902
<b>Finanzielle Vermögenswerte über die Gewinn- und Verlustrechnung gesamt</b>	<b>900</b>	<b>34</b>	<b>-</b>	<b>934</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>-</b>	<b>1.866</b>	<b>-</b>	<b>1.866</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value</b>	<b>13</b>	<b>1.499</b>	<b>-</b>	<b>1.512</b>
Eigenkapitalinstrumente	13	15	-	28
Fremdkapitalinstrumente	-	1.484	-	1.484
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>913</b>	<b>3.399</b>	<b>-</b>	<b>4.312</b>

#### VERBINDLICHKEITEN ZUM 30.06.2018

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	-	37	-	37
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	186	-	186
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>-</b>	<b>223</b>	<b>-</b>	<b>223</b>

Zum 31. Dezember 2017 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

**VERMÖGENSWERTE ZUM 31.12.2017**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	131	-	131
Wertpapiere	-	-	-	-
<b>Finanzielle Vermögenswerte über die Gewinn- und Verlustrechnung gesamt</b>	<b>-</b>	<b>131</b>	<b>-</b>	<b>131</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>-</b>	<b>1.110</b>	<b>-</b>	<b>1.110</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value</b>	<b>410</b>	<b>2.173</b>	<b>-</b>	<b>2.583</b>
Eigenkapitalinstrumente	410	13	-	423
Fremdkapitalinstrumente	-	2.160	-	2.160
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>410</b>	<b>3.414</b>	<b>-</b>	<b>3.824</b>

**VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2017**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	-	123	-	123
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	191	-	191
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>-</b>	<b>314</b>	<b>-</b>	<b>314</b>

Seit Jahresbeginn erfolgt aufgrund der vereinfachten Nachweismöglichkeiten der Effektivität unter IFRS 9 die Designation als Hedging-Instrument für Cross Currency Swaps, die zur ökonomischen Sicherung von Fremdwährungsverbindlichkeiten eingesetzt werden. Die Cross Currency Swaps sind dabei sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert. Hierdurch reduzieren sich sowohl die Marktwert- als auch die Ergebnisposition aus freistehenden Derivaten sowie der Kurseffekt aus Finanzschulden, dem der gegenläufige Kurseffekt aus den Cross Currency Swaps als Sicherungsgeschäft gegenübersteht.

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 ebenfalls 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 zugänglicher Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

### FINANZSCHULDEN

in Mio. €	30.06.2018		31.12.2017	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1.006	1.046	1.005	1.063
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.032	2.073	2.044	2.113
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3.594	3.505	3.765	3.722
<b>Summe</b>	<b>6.632</b>	<b>6.624</b>	<b>6.814</b>	<b>6.898</b>

## 6 Ergebnis je Aktie

		30.06.2018	30.06.2017
<b>„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>1,44</b>	<b>1,43</b>
Konzernergebnis	Mio. €	677	672
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		471.565.559	468.583.254
<b>„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>1,44</b>	<b>1,43</b>
Konzernergebnis	Mio. €	677	672
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		471.565.559	468.583.254

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 28. April 2020 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2018 wurde der im Jahresabschluss 2017 ausgewiesene Bilanzgewinn von 377 Mio. EUR ausgeschüttet. Dies entspricht einer Dividende von 0,80 EUR je Stückaktie für das Geschäftsjahr 2017.

Die Dividendenansprüche konnten unter Berücksichtigung eines Sockeldividendenbetrags in neue Aktien gewandelt werden. In diesem Zusammenhang wurden 2,4 Mio. neue Aktien im Wert von 55,9 Mio. EUR ausgegeben.

## 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.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 28. April 2020 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzeitigen Grundkapitals beschränkt. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 29. April 2015 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

## B Segmentberichterstattung

Entsprechend der internen Managementberichterstattung, die sich nunmehr stärker an der Ergebniskennzahl Adjusted EBIT ausrichtet, wurde die Segmentberichterstattung ebenfalls angepasst. Die einzeln aufgeführten Aufwands- und Ertragskategorien enthalten nicht mehr die Überleitungspositionen (insbesondere außerplanmäßige Abschreibungen und

Pensionsbewertungseffekte). Die resultierende Ergebnisgröße ist folglich das Adjusted EBIT. Als zusätzliche Information werden dann die Überleitungspositionen und das sich hieraus ergebende EBIT ausgewiesen. Die Vorjahreswerte sind korrespondierend dargestellt.

Die Segmentierung wurde unverändert zum Jahresabschluss 31. Dezember 2017 fortgeführt.

### SEGMENTINFORMATIONEN NACH BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Januar - Juni 2018

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	10.326	1.935	1.285	1.853	1.217	16.616	322	-	16.938
davon Verkehrserlöse	9.774	1.873	1.223	-	-	12.870	-	286	13.156
Konzerninnenumsätze	342	0*	16	999	335	1.692	174	-1.866	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>10.668</b>	<b>1.935</b>	<b>1.301</b>	<b>2.852</b>	<b>1.552</b>	<b>18.308</b>	<b>496</b>	<b>-1.866</b>	<b>16.938</b>
Übrige operative Erträge	338	127	18	121	30	634	880	-650	864
<b>Operative Erträge</b>	<b>11.006</b>	<b>2.062</b>	<b>1.319</b>	<b>2.973</b>	<b>1.582</b>	<b>18.942</b>	<b>1.376</b>	<b>-2.516</b>	<b>17.802</b>
<b>Operative Aufwendungen</b>	<b>10.070</b>	<b>2.247</b>	<b>1.212</b>	<b>2.762</b>	<b>1.551</b>	<b>17.842</b>	<b>1.462</b>	<b>-2.467</b>	<b>16.837</b>
davon Materialaufwand	5.712	1.505	840	1.602	657	10.316	127	-1.679	8.764
davon Personalaufwand	2.029	304	210	710	588	3.841	501	-4	4.338
davon Abschreibungen	608	134	41	59	30	872	26	0*	898
davon sonstige Aufwendungen	1.721	304	121	391	276	2.813	808	-784	2.837
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>15</b>	<b>-14</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>35</b>	<b>8</b>	<b>0*</b>	<b>43</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	14	-14	16	4	9	29	-	-	29
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>951</b>	<b>-199</b>	<b>125</b>	<b>218</b>	<b>40</b>	<b>1.135</b>	<b>-78</b>	<b>-49</b>	<b>1.008</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>									
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-1	-	-	-2	-	-3	2	-1	-2
Pensionssondereffekte	0*	-	-	-	-	-	0*	1	1
Ergebnis Anlagenabgang	-3	0*	0*	0*	0*	-3	0*	2	-1
<b>EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>955</b>	<b>-199</b>	<b>125</b>	<b>220</b>	<b>40</b>	<b>1.141</b>	<b>-80</b>	<b>-51</b>	<b>1.010</b>
Summe der Adjustments									-2
Übriges Finanzergebnis									-55
Ergebnis vor Ertragsteuern									955
Gebundenes Kapital zum Stichtag <sup>2)</sup>	8.664	2.072	1.255	4.727	1.284	18.002	2.902	-467	20.437
davon aus Equity-Beteiligungen	65	108	43	259	136	611	6	-22	595
Segmentinvestitionen	1.319	328	153	106	24	1.930	21	5	1.956
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	16	-	16	-	-	16
Mitarbeiter zum Stichtag	51.381	9.357	4.316	22.209	35.937	123.200	11.199	-	134.399

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT → S. 7 des Zwischenlageberichts.

<sup>2)</sup> Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

**SEGMENTINFORMATIONEN NACH BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN** Januar - Juni 2017

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts-pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell-schaften und Konzern-funktionen	Über-leitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	10.778	1.772	1.144	1.853	1.276	16.823	128	-	16.951
davon Verkehrserlöse	10.223	1.716	1.086	-	-	13.025	-	268	13.293
Konzerninnenumsätze	319	0*	14	901	321	1.555	88	-1.643	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>11.097</b>	<b>1.772</b>	<b>1.158</b>	<b>2.754</b>	<b>1.597</b>	<b>18.378</b>	<b>216</b>	<b>-1.643</b>	<b>16.951</b>
Übrige operative Erträge	442	77	45	157	24	745	1.228	-834	1.139
<b>Operative Erträge</b>	<b>11.539</b>	<b>1.849</b>	<b>1.203</b>	<b>2.911</b>	<b>1.621</b>	<b>19.123</b>	<b>1.444</b>	<b>-2.477</b>	<b>18.090</b>
<b>Operative Aufwendungen</b>	<b>10.791</b>	<b>1.919</b>	<b>1.137</b>	<b>2.701</b>	<b>1.618</b>	<b>18.166</b>	<b>1.411</b>	<b>-2.485</b>	<b>17.092</b>
davon Materialaufwand	6.367	1.344	764	1.561	694	10.730	104	-1.565	9.269
davon Personalaufwand	2.033	236	207	676	620	3.772	492	-2	4.262
davon Abschreibungen	603	89	41	57	32	822	27	-2	847
davon sonstige Aufwendungen	1.788	250	125	407	272	2.842	788	-916	2.714
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>9</b>	<b>-7</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>44</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	7	-7	9	9	9	27	1	-	28
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>757</b>	<b>-77</b>	<b>78</b>	<b>222</b>	<b>13</b>	<b>993</b>	<b>41</b>	<b>8</b>	<b>1.042</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>									
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	1	-	-6	-1	-	-6	11	2	7
Pensionssondereffekte	32	-	-	-	-	32	-	-	32
Ergebnis Anlagenabgang	-20	0*	0*	0*	-1	-21	-9	2	-28
<b>EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>744</b>	<b>-77</b>	<b>84</b>	<b>223</b>	<b>14</b>	<b>988</b>	<b>39</b>	<b>4</b>	<b>1.031</b>
Summe der Adjustments									11
Übriges Finanzergebnis									-149
Ergebnis vor Ertragsteuern									882
Gebundenes Kapital zum Stichtag <sup>2)</sup>	9.186	1.657	1.090	3.966	1.318	17.217	4.585	-76	21.726
davon aus Equity-Beteiligungen	40	92	57	209	127	525	6	-3	528
Segmentinvestitionen	879	350	14	98	28	1.369	32	-194	1.207
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	1	-	1	-	-	1
Mitarbeiter zum Stichtag	49.476	7.128	4.476	20.877	35.353	117.310	11.162	-	128.472

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT → **S. 7** des Zwischenlageberichts.

<sup>2)</sup> Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

**ANGABEN NACH REGIONEN** Januar - Juni 2018

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	9.034	4.221	1.895	1.706	326	1.414	271	216	13.156
Andere Betriebserlöse	1.581	507	1.071	905	166	711	105	148	3.782
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>10.615</b>	<b>4.728</b>	<b>2.966</b>	<b>2.611</b>	<b>492</b>	<b>2.125</b>	<b>376</b>	<b>364</b>	<b>16.938</b>

<sup>1)</sup> Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

**ANGABEN NACH REGIONEN** Januar - Juni 2017

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	8.805	4.011	2.101	1.903	345	1.488	319	235	13.293
Andere Betriebserlöse	1.444	483	1.044	886	150	733	180	107	3.658
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>10.249</b>	<b>4.494</b>	<b>3.145</b>	<b>2.789</b>	<b>495</b>	<b>2.221</b>	<b>499</b>	<b>342</b>	<b>16.951</b>

<sup>1)</sup> Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

## 9 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2017 unter **➤ Erläuterung 46, S. 177 ff.**, 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 2017, S. 87 ff.**, und unter **➤ Erläuterung 47, S. 180**, des Konzernanhangs 2017 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

## 10 Veröffentlichte, aber noch nicht angewandte Rechnungslegungsvorschriften

IFRS 16, Leasingverhältnisse, ist verpflichtend ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Bisher sind die Zahlungsverpflichtungen für Operating-Leasingverhältnisse lediglich im Anhang anzugeben. Künftig sind die aus diesen Leasingverhältnissen resultierenden Rechte und Verpflichtungen als Vermögenswert (Nutzungsrecht am Leasinggegenstand) und Schuld (Leasingverbindlichkeit) verpflichtend in der Bilanz anzusetzen. Die Lufthansa Group wird den Standard modifiziert rückwirkend einführen. Bei dieser Einführungsmethode sind die Vorjahresvergleichszahlen nicht anzupassen, Umstellungseffekte sind demzufolge grundsätzlich als

Anpassung der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 darzustellen. Außerdem wird die Lufthansa Group die Nutzungsrechte auf Basis der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten im Erstanwendungszeitpunkt erfassen und nicht in Höhe der fortgeführten Buchwerte der Leasingverbindlichkeiten zu Vertragsbeginn, sodass sich aus IFRS 16 keine Eigenkapitaleffekte zum 1. Januar 2019 ergeben werden. Kurz laufende Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von unter zwölf Monaten (und ohne Kaufoption) sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden nicht bilanziert werden. Gleiches gilt für Verträge, die zum Erstanwendungszeitpunkt nur noch eine Restlaufzeit von unter einem Jahr haben werden.

Die Lufthansa Group hat ein konzernübergreifendes Projekt zur Implementierung des neuen Leasingstandards aufgesetzt und ein konzernweites IT-System ausgerollt. Der Konzern befindet sich derzeit in der Analyse der erhobenen Daten für bestehende Leasingverhältnisse.

Auf Basis der gegenwärtig abgeschlossenen Verträge erwartet der Konzern auf der Grundlage einer noch vorläufigen Bewertung eine Erhöhung der Bilanzsumme um ca. 2,0 Mrd. EUR. Aufgrund laufender Verhandlungen wesentlicher Mietverträge sowie potenziell neu abzuschließender Mietverträge ist eine Erhöhung dieses Betrags bis zum Jahresende zu erwarten. Bezogen auf die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2017 würde sich aus der IFRS 16-Erstanwendung nach derzeitigem Stand der Verträge eine Verringerung der Eigenkapitalquote um ca. 1,4 Prozentpunkte ergeben.



In der Gewinn- und Verlustrechnung wird der Aufwand aus Operating Lease-Verhältnissen bislang unter den Posten Materialaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen dargestellt. Zukünftig werden stattdessen Abschreibungen auf das Nutzungsrecht und Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen. Diese Änderungen im Ausweis werden voraussichtlich zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) führen, während das Zinsergebnis hieraus im mittleren zweistelligen Millionenbereich belastet werden wird.

Aus der geänderten Darstellung der Leasingaufwendungen aus Operating Lease-Verhältnissen wird sich zudem eine Verschiebung zwischen dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zugunsten des Cashflows aus der operativen Geschäftstätigkeit ergeben, da die Leasingzahlungen nicht mehr den operativen Cashflow belasten, sondern als Zins- und Tilgungszahlungen im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit gezeigt werden. Nach derzeitigem Vertragsstand wird dieser Effekt zwischen 300 und 400 Mio. EUR p. a. betragen.

## 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.

Frankfurt, den 27. Juli 2018  
Der Vorstand



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Thorsten Dirks  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub Management



Ulrik Svensson  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Dr. Bettina Volkens  
Mitglied des Vorstands  
Personal und Recht

## Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

### An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Deutschen Lufthansa AG, Köln, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2018, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

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

Düsseldorf, den 27. Juli 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven      Eckhard Sprinkmeier  
Wirtschaftsprüferin      Wirtschaftsprüfer

## Impressum

### Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG  
Linnicher Str. 48  
50933 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

### Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)  
Anne Katrin Brodowski  
Patrick Winter

### Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,  
Hamburg

ISSN 1616-0231

## Kontakt

### Dennis Weber

+49 69 696 – 28001

### Frédéric Depeille

+49 69 696 – 28013

### Phuc-Thi Thai

+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

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

## Finanzkalender 2018/2019

### 2018

**30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht  
Januar – September 2018

### 2019

**14. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2018

**30. April** Veröffentlichung Zwischenbericht  
Januar – März 2019

**7. Mai** Hauptversammlung

**30. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht  
Januar – Juni 2019

**6. Nov.** Veröffentlichung Zwischenbericht  
Januar – September 2019

### Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2018 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 Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnte die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, 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 Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

**Deutsche Lufthansa AG**  
Investor Relations  
Lufthansa Aviation Center  
Airportring  
60546 Frankfurt am Main  
Deutschland

E-Mail: [investor.relations@dlh.de](mailto:investor.relations@dlh.de)

[lufthansagroup.com](http://lufthansagroup.com)  
[lufthansagroup.com/investor-relations](http://lufthansagroup.com/investor-relations)  
[lufthansagroup.com/verantwortung](http://lufthansagroup.com/verantwortung)