



## 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2016

---

✂ Adjusted EBIT steigt um 61 Mio. EUR auf 529 Mio. EUR / Konzern-Marge steigt auf 3,5 Prozent / Gesamtkosten sinken schneller als Treibstoffkosten / Lufthansa Passage wesentlicher Treiber der positiven Entwicklung / Höhere finanzielle Stabilität erreicht / Terroranschläge in Europa und wirtschaftliche Unsicherheit belasten Vorausbuchungen auf Langstrecken nach Europa deutlich / Prognose für das Adjusted EBIT daher auf „unter Vorjahr“ reduziert / Konsequente Umsetzung der Strategie

# Die Lufthansa Group

Kennzahlen Lufthansa Group	Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	April – Juni 2016	April – Juni 2015	Veränderung in %	
<b>Umsatz und Ergebnis</b>							
Umsatzerlöse	Mio. €	15 042	15 365	-2,1	8 126	8 392	-3,2
davon Verkehrserlöse*	Mio. €	11 637	12 181	-4,5	6 402	6 734	-4,9
EBIT	Mio. €	518	463	11,9	567	607	-6,6
Adjusted EBIT	Mio. €	529	468	13,0	582	635	-8,3
EBITDA	Mio. €	1 361	1 316	3,4	1 018	1 084	-6,1
Konzernergebnis	Mio. €	429	954	-55,0	437	529	-17,4
<b>Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>							
Bilanzsumme	Mio. €	35 054	33 088	5,9	–	–	–
Eigenkapitalquote	%	10,4	17,5	-7,1 P.	–	–	–
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2 499	2 363	5,8	–	–	–
Operativer Cashflow	Mio. €	2 193	2 527	-13,2	1 091	1 133	-3,7
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 167	1 498	-22,1	559	683	-18,2
<b>Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen</b>							
EBIT-Marge	%	3,4	3,0	0,4 P.	7,0	7,2	-0,2 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	3,5	3,0	0,5 P.	7,2	7,6	-0,4 P.
EBITDA-Marge	%	9,0	8,6	0,4 P.	12,5	12,9	-0,4 P.
<b>Lufthansa Aktie</b>							
Quartalsabschlusskurs	€	10,53	11,57	-9,0	–	–	–
Ergebnis pro Aktie	€	0,92	2,06	-55,3	0,94	1,14	-17,5
<b>Leistungsdaten*</b>							
Fluggäste	Tsd.	51 287	50 925	0,7	28 955	29 364	-1,4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	138 086	132 572	4,2	75 294	73 654	2,2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	105 559	103 857	1,6	58 524	59 166	-1,1
Sitzladefaktor	%	76,4	78,3	-1,9 P.	77,7	80,3	-2,6 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 315	7 293	0,3	3 873	3 827	1,2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4 809	4 933	-2,5	2 508	2 519	-0,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	65,7	67,6	-1,9 P.	64,7	65,8	-1,1 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	21 079	19 672	7,2	11 342	10 635	6,6
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	15 172	14 432	5,1	8 241	7 864	4,8
Gesamt-Nutzladefaktor	%	72,0	73,4	-1,4 P.	72,7	73,9	-1,3 P.
Flüge	Anzahl	502 651	490 887	2,4	270 196	264 810	2,0
<b>Mitarbeiter</b>							
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	122 799	119 357	2,9	122 799	119 357	2,9

\* Vorjahreszahlen angepasst.  
Veröffentlichungstag: 2. August 2016.

## Inhalt

<b>1 An unsere Aktionäre</b>	<b>24 Zwischenabschluss</b>
1 Brief des Vorstands	24 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
2 Lufthansa Aktie	25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
<b>3 Zwischenlagebericht</b>	26 Konzernbilanz
3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung	28 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
4 Geschäftsverlauf	29 Konzern-Kapitalflussrechnung
4 Wesentliche Ereignisse	30 Anhang
5 Finanzielle Entwicklung	<b>36 Weitere Informationen</b>
10 Geschäftsfelder	36 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
20 Chancen- und Risikobericht	37 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht
20 Nachtragsbericht	38 Impressum / Kontakt
21 Prognosebericht	39 Finanzkalender 2016/2017

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.

## Sehr geehrte Damen und Herren,

die Lufthansa Group kann auf ein zufriedenstellendes erstes Halbjahr 2016 zurückblicken: Das Adjusted EBIT, unsere führende Prognosekennzahl, liegt über Vorjahr, gegenüber Jahresende haben wir unsere Nettokreditverschuldung reduziert und unsere finanzielle Stabilität hat sich erhöht. Die Stückkosten bei den Passagier-Airlines sinken und mit der Flugbegleitergewerkschaft UFO haben wir einen Tarifabschluss erzielt, der die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group weiter stärkt.

Trotz dieser Erfolge mussten wir vor wenigen Wochen unsere Prognose für das Gesamtjahr reduzieren. Statt eines Adjusted EBIT „leicht über Vorjahr“ erwarten wir nun ein Adjusted EBIT „unter Vorjahr“. Insbesondere aufgrund der wiederholten Terroranschläge in Europa und der seit der Bekanntgabe der ursprünglichen Prognose im März gestiegenen politischen und wirtschaftlichen Unsicherheit haben die Vorausbuchungen vor allem auf Langstreckenverbindungen nach Europa deutlich nachgelassen. Eine vollständige Aufholentwicklung halten wir aus heutiger Sicht deshalb für nicht mehr wahrscheinlich. Wir erwarten nun eine deutlich schwächere Entwicklung bei den Passagier-Airlines. Gleichzeitig sind wir sicher, die Kostenposition unserer Airlines weiter zu verbessern. Das ist gerade jetzt wegen der von externen Einflussfaktoren getriebenen Erlösentwicklung noch wichtiger geworden. Wir werden daher konsequent weiter daran arbeiten, die Strukturen und Kostenpositionen unserer Gruppe nachhaltig wettbewerbsfähig zu gestalten.

Dazu haben wir bereits vor zwei Jahren das Programm „7to1 – Our Way Forward“ ins Leben gerufen. Anhand von sieben Handlungsfeldern arbeiten wir in den drei strategischen Säulen unseres Unternehmens – Netzwerk-Airlines, Direktverkehre und Aviation Services – sowie in den administrativen Strukturen kontinuierlich an Verbesserungen.

So haben wir bei den Netzwerk-Airlines das Produkt kontinuierlich aufgewertet. Ab Oktober 2016 beginnt bei der Lufthansa Passage als erster europäischer Netzwerk-Airline nun die Ausstattung der

Kurz- und Mittelstreckenflotte mit Internetinfrastruktur. Auch im Ausbau unseres Destinations- und Partnerschaftsportfolios für unsere Kunden sowie in den verschiedenen Bereichen der Digitalisierung schreitet die Entwicklung zügig voran. Die Buchungen über digitale Kanäle steigen stetig an und damit auch die Nachfrage nach individuell buchbaren Services. Hier wollen wir unser Angebot für unsere Kunden weiter verbessern. Die operativen Kosten senken wir durch die kontinuierliche Modernisierung der Flotte, durch die Reduzierungen von Gebühren und Entgelten sowie durch neue Tarifverträge und die konsequente Prozessorientierung, die zu Effektivitäts- und Effizienzsteigerungen führt. Hierdurch haben wir in den kommerziellen Funktionen der Netzwerk-Airlines bereits 22 Prozent der Führungspositionen abgebaut.

Unser größtes Wachstumsfeld liegt im Geschäftsfeld Direktverkehre mit unserer Zweitmarke Eurowings. Der Austausch der Regionalflotte durch Flugzeuge der A320-Familie, der erfolgreiche Start der Langstreckenverbindungen und der Aufbau der neuen Basis in Wien zeigen die Geschwindigkeit, mit der wir das Unternehmen entwickeln. Im zweiten Halbjahr werden wir entscheiden, ob wir mit einer Übernahme der verbleibenden Anteile an Brussels Airlines auch anorganisches Wachstum forcieren werden.

Alle großen Service-Gesellschaften arbeiten derzeit an Wachstumsinitiativen und Effizienzprogrammen gleichermaßen. Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und die LSG Group haben jeweils ambitionierte Restrukturierungsvorhaben vorgelegt, mit denen das laufende Wachstum auch zukünftig mit auskömmlichen Margen unterlegt werden soll.

An der Verschlanung der administrativen Strukturen arbeiten wir derzeit. Im zweiten Halbjahr werden wir auch hier – wie bei den operativen Prozessen der Passagier-Airlines bereits erfolgt – eine Reorganisation auf den Weg bringen, die es uns erlaubt, effizienter, schneller und vor allem auch günstiger zu operieren.

Die Zukunftssicherung der Lufthansa Group ist und bleibt – nach Sicherheit – unser oberstes Unternehmensziel. Bitte schenken Sie uns auch weiterhin Ihr Vertrauen und bleiben Sie uns gewogen.

Der Vorstand, 29. Juli 2016



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Karl Ulrich Garnadt  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub Management



Simone Menne  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Dr. Bettina Volkens  
Mitglied des Vorstands  
Personal und Recht

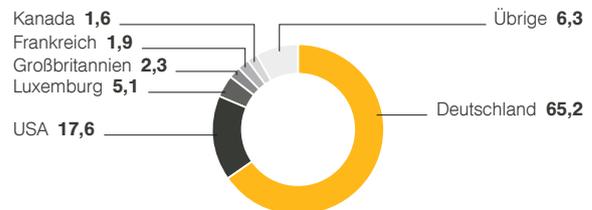
# Lufthansa Aktie

Zum Ende des ersten Halbjahres 2016 notierte die Lufthansa Aktie bei 10,53 EUR. Gegenüber Jahresende ging der Kurs um 27,7 Prozent zurück. Der Vergleichsindex DAX sank im selben Zeitraum um 9,9 Prozent. Neben der allgemein angespannten politischen Lage war das negative Votum Großbritanniens zum zukünftigen Verbleib in der Europäischen Union („Brexit“) ein wesentlicher Treiber der besonders schwachen Kursentwicklung der europäischen Airline-Aktien.

Zum 30. Juni 2016 empfahlen sechs Analysten die Lufthansa Aktie zum Kauf, elf Analysten empfahlen die Aktie zu halten und zehn zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 13,02 EUR.

Die Lufthansa Aktie befand sich zum Ende des ersten Halbjahres unverändert zu 100 Prozent in Streubesitz. 65,2 Prozent der Aktien wurden von deutschen Investoren gehalten. Größter Einzelaktionär war Templeton Global Advisors Limited mit 10,1 Prozent.

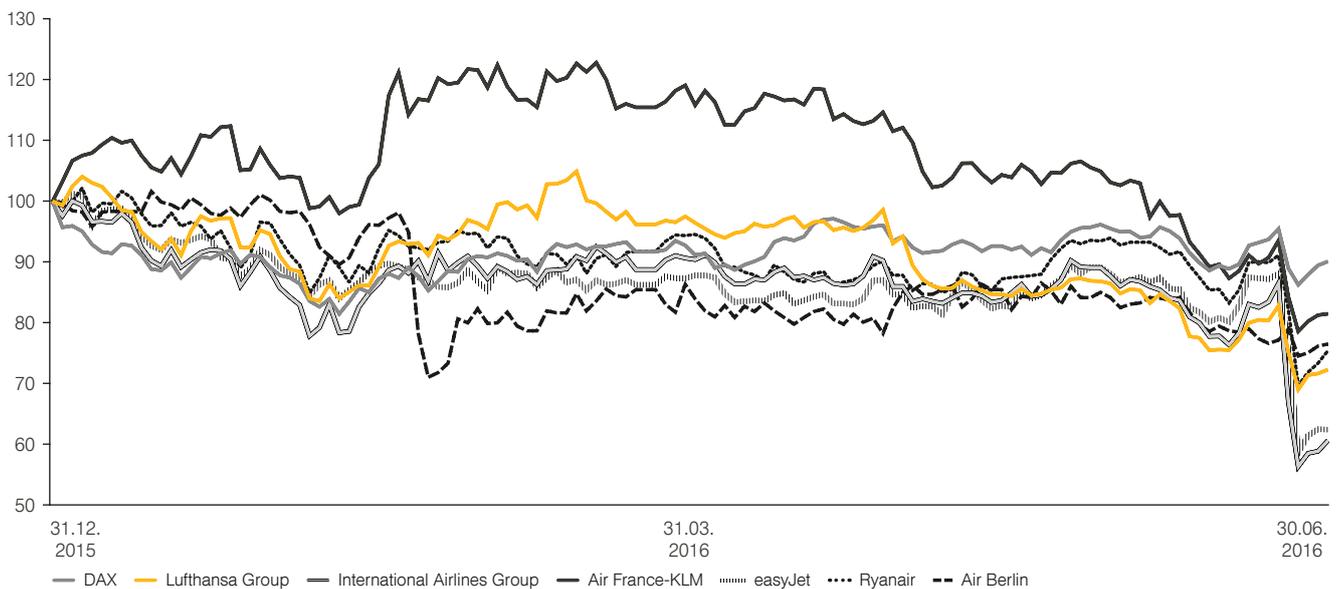
**Aktionärsstruktur nach Nationalitäten** Stand zum 30.06.2016 in %



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**, indiziert auf 31.12.2015, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

### Gesamtwirtschaftliche Lage

#### BIP-Wachstum 2016 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2016.

\* Prognosewerte.

Die Weltwirtschaft ist im zweiten Quartal um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Das Wachstum im Vorjahr betrug 2,7 Prozent. Die am stärksten wachsende Weltregion war Asien/ Pazifik mit einer Wachstumsrate von 4,7 Prozent (Vorjahreszeitraum: 4,7 Prozent). Die wirtschaftliche Entwicklung in den europäischen Ländern ist trotz zunehmender politischer Unsicherheiten mit einem Wachstum um 1,9 Prozent (Vorjahreszeitraum: 1,9 Prozent) insgesamt weiterhin stabil. In Nordamerika wuchs die Wirtschaft um 1,6 Prozent (Vorjahreszeitraum: 2,6 Prozent). In Lateinamerika schrumpfte die Wirtschaft dagegen um 1,1 Prozent (Vorjahreszeitraum: +0,2 Prozent).

Das negative Votum bei der Volksabstimmung in Großbritannien zum zukünftigen Verbleib in der Europäischen Union („Brexit“) hat große Verunsicherung auf den weltweiten Märkten ausgelöst. Die weitere Entwicklung und der Einfluss auf die Luftverkehrsbranche werden vom Ausgang der noch nicht aufgenommenen Austrittsverhandlungen der Europäischen Union mit Großbritannien abhängen. Die Lufthansa Group erwirtschaftet rund 5 Prozent ihres Umsatzes in Großbritannien.

Der Ölpreis ist im ersten Halbjahr 2016 von 37,22 USD/ bbl auf 49,68 USD/ bbl angestiegen. Der Durchschnittspreis betrug 41,20 USD/ bbl und lag um 30,5 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, auf einem rund 45,5 Prozent niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der durchschnittliche Kerosinpreis um 33,5 Prozent gegenüber Vorjahr. Das Preissicherungsergebnis der Lufthansa Group belastete das Ergebnis aufgrund des gesunkenen Ölpreises mit 571 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten der Lufthansa Group betragen für das erste Halbjahr insgesamt 2,3 Mrd. EUR (-20,3 Prozent).

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

#### Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06.2016
ICE Brent	in USD/bbl	27,88	52,51	41,20	49,68
Kerosin	in USD/t	260,50	483,50	386,10	462,25
USD	1 EUR/USD	1,0746	1,1527	1,1162	1,1073
JPY	1 EUR/JPY	112,4000	131,8200	124,4136	114,27
CHF	1 EUR/CHF	1,0790	1,1145	1,0958	1,08215
CNY	1 EUR/CNY	7,0095	7,4834	7,2959	7,3712
GBP	1 EUR/GBP	0,7329	0,8354	0,7786	0,83458

Die Entwicklung des Euros gegenüber den für die Lufthansa Group relevanten Währungen zeigt im Vergleich zum Vorjahr ein gemischtes Bild. Der Wechselkurs zum US-Dollar blieb auf einem konstanten Niveau. Auf der Erlösseite wirkte sich die Abwertung des Euros gegenüber dem Japanischen Yen um 7,3 Prozent positiv aus. Dagegen verteuerte sich der Euro gegenüber dem Chinesischen Renminbi um 5,2 Prozent und gegenüber dem Schweizer Franken um 3,7 Prozent. Die Aufwertung des Euros gegenüber dem Britischen Pfund fiel mit 6,3 Prozent besonders deutlich aus. Dies ist vor allem auf die erhöhte Unsicherheit im Rahmen des Brexit-Referendums zurückzuführen. Die Lufthansa Group hatte im April 2016 den Sicherungsgrad im Britischen Pfund erhöht, um mögliche negative Auswirkungen auf der Erlösseite zu reduzieren. Währungseffekte entlasteten das EBIT im ersten Halbjahr im Vergleich zum Vorjahr insgesamt mit 57 Mio. EUR.

Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins sank seit Jahresbeginn von 2,8 Prozent auf 1,6 Prozent zum 30. Juni 2016. Im Wesentlichen bedingt durch diesen stichtagsbezogenen Bewertungseffekt stiegen die Pensionsrückstellungen gegenüber dem Jahresabschluss 2015 um 63,3 Prozent auf 10,8 Mrd. EUR.

## Branchenentwicklung

Das anhaltende weltweite Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. Nach Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) stiegen die weltweit verkauften Passagierkilometer in den ersten fünf Monaten des Jahres um 6,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an. Nach wie vor wiesen Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten das stärkste Wachstum aus. Sie konnten in den ersten fünf Monaten des Jahres 11,2 Prozent mehr Passagierkilometer als im Vorjahr absetzen. Airlines aus Afrika wuchsen um 9,7 Prozent, Airlines aus Asien um 8,1 Prozent und europäische Fluggesellschaften um 3,9 Prozent. Nordamerikanische Airlines erzielten ein Wachstum von 3,6 Prozent und Fluggesellschaften aus Lateinamerika ein Wachstum von 3,3 Prozent. Europäische Airlines berichteten nach mehreren Terroranschlägen in Europa und einer allgemein steigenden politischen und wirtschaftlichen Unsicherheit über eine zunehmende Kurzfristigkeit bei Buchungen und einer sinkenden Nachfrage vor allem auf Langstreckenverbindungen nach Europa.

Im Gegensatz zum Passagiergeschäft zeigte das Frachtgeschäft eine rückläufige Entwicklung. So sanken die weltweit verkauften Tonnenkilometer in den ersten fünf Monaten des Jahres um 0,5 Prozent. Regional war die Entwicklung noch stärker differenziert als im Passagiergeschäft. Airlines aus dem Mittleren Osten erzielten mit 5,9 Prozent auch hier das größte Wachstum. Anbieter aus Europa konnten um 2,9 Prozent zulegen. Anbieter aus Afrika verzeichneten dagegen einen Rückgang um 1,1 Prozent, Anbieter aus Nordamerika um 2,3 Prozent, Anbieter aus Asien um 3,4 Prozent und Anbieter aus Lateinamerika um 4,0 Prozent. Insgesamt ist der Markt aber von starken Überkapazitäten geprägt, die wiederum Auswirkungen auf die Preisentwicklung haben.

Die positive Entwicklung im Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen an Flugzeugen setzt sich fort. Für das Jahr 2016 wird ein Wachstum des Markts gegenüber dem Vorjahr um 5,4 Prozent erwartet. Regional wird das Wachstum in Asien mit 10,2 Prozent besonders stark ausgeprägt sein. In der Region Amerika wird das Wachstum mit 1,6 Prozent hingegen unterdurchschnittlich ausfallen. Das Wachstum in den Regionen Europa, Afrika und Mittlerer Osten wird bei 5,4 Prozent liegen und insbesondere durch den Wachstumsmarkt Mittlerer Osten bestimmt werden.

Die unverändert weltweit zunehmenden Passagier volumina führen weiterhin zu einem Anstieg der Nachfrage nach Bordservicekonzepten. Gleichzeitig verändert sich der Airline-Catering-Markt gravierend und mit hoher Geschwindigkeit. Wesentliche Ursachen hierfür sind die Veränderung der Airlines-Servicekonzepte hin zu Bordverkaufsprogrammen, gekoppelt mit vielfältigen Bordunterhaltungsprogrammen, der anhaltende Kostendruck der Fluggesellschaften sowie die Segmentierung ihrer Nachfrage in unterschiedliche Leistungspakete wie Produktion, Zusammenstellung und Anlieferung.

## Geschäftsverlauf

Die Lufthansa Group verzeichnete in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres insgesamt eine positive Entwicklung. Der Umsatz ist zwar im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund geringerer Verkehrserlöse bei den Airlines gesunken, das Adjusted EBIT konnte jedoch gesteigert werden. Die Verbesserung beruhte im Wesentlichen auf der positiven Entwicklung der Passage Airline Gruppe, welche insbesondere auf das gute Ergebnis der Lufthansa Passage zurückzuführen ist. Treiber der positiven Geschäftsentwicklung waren im Vorjahresvergleich sinkende Treibstoffkosten und sinkende Stückkosten sowie der Entfall negativer Einmaleffekte im Vorjahreszeitraum. Vor allem Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik verzeichneten im Betrachtungszeitraum eine deutlich rückläufige Ergebnisentwicklung.

## Wesentliche Ereignisse

Das im Jahr 2014 initiierte strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ umfasst die sieben Handlungsfelder „Kundenorientierung und Qualitätsfokus“, „Neue Konzepte für Wachstum“, „Innovation und Digitalisierung“, „Effiziente und effektive Organisation“, „Kultur und Führung“, „Wertbasierte Steuerung“ und „Kontinuierliche Effizienzsteigerung“, um das Ziel „Lufthansa – Erste Wahl für Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Partner“ zu erreichen. Zwei Jahre nach dem Start des Programms konnten bereits eine Vielzahl von Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern umgesetzt und wesentliche Ziele erreicht werden. Zukünftig soll der Fokus noch stärker auf die Bereiche Qualität, Effizienz und Innovation gelenkt werden.

Die Netzwerk-Airlines konnten wichtige Weichen stellen, um die Erlösqualität nachhaltig zu verbessern. Gleichzeitig wurden Maßnahmen umgesetzt, die nachhaltig zur Kostenoptimierung beitragen sollen. So wurde unter anderem die Flottenerneuerung vorangetrieben und die Reorganisation der kommerziellen Prozesse umgesetzt. Die Harmonisierung der IT-Systeme macht ebenfalls Fortschritte. Eurowings hat die Umflottung ihrer Kurzstreckenflotte erfolgreich eingeleitet und den Flugbetrieb am neuen Standort in Wien gestartet.

Neben bedeutenden Wachstumsprojekten wurden auch bei den Service-Gesellschaften umfassende Effizienzprogramme initiiert oder fortgeführt: Lufthansa Cargo hat ein umfassendes Kostensenkungsprogramm gestartet, das die jährlichen Personal- und Dienstleistungskosten um 80 Mio. EUR reduzieren soll. Lufthansa Technik hat mit der Gewerkschaft ver.di über Maßnahmen zur Effizienzsteigerung verhandelt, um die Triebwerksüberholung am Standort Hamburg aufrecht zu erhalten. Zur Sicherstellung profitablen und nachhaltigen Wachstums plant die LSG Group das Outsourcing von Teilbereichen beziehungsweise die Schließung von dezentralen Betrieben mit entsprechenden Folgen für die Betriebe und ihre Mitarbeiter in Europa.

## Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und  
Branchenentwicklung  
Geschäftsverlauf  
Wesentliche Ereignisse  
Finanzielle Entwicklung

Zum 31. August 2016 wird Simone Menne, Mitglied des Vorstands und CFO, auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen ausscheiden. Als Nachfolger wurde Ulrik Svensson, derzeitiger CEO der schwedischen Melker Schörling AB und ehemaliger CFO der SWISS International Airlines, vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2019 zum Mitglied des Vorstands mit Zuständigkeit für das Finanzressort bestellt.

Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) haben am 5. Juli 2016 erklärt, die Schlichtungsempfehlung des Schlichters Matthias Platzeck annehmen zu wollen. Die Tarifpartner hatten zuvor rund zwei Jahre über alle offenen Tarifverträge sowie zahlreiche weitere Themen verhandelt. Die Zustimmung der Mitglieder der UFO steht noch aus. Weitere Informationen finden sich im Kapitel „Lufthansa Passage“ auf [S. 12](#).

## Finanzielle Entwicklung

### Ertragslage

**Umsatz und Erträge** Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group erhöhten im ersten Halbjahr 2016 die Verkehrsleistung im Passagiergeschäft gegenüber dem Vorjahr. Angebot und Absatz im Passagiergeschäft konnten um 4,2 Prozent beziehungsweise 1,6 Prozent gesteigert werden. Es wurden 0,7 Prozent mehr Passagiere befördert. Die Verkehrsleistung im Frachtgeschäft ging zurück. Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

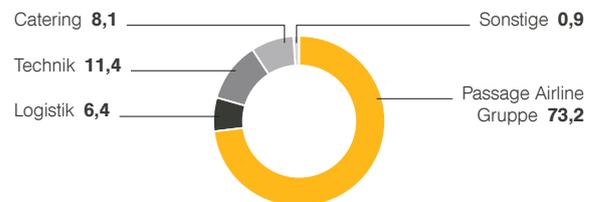
#### Umsatz und Erträge

	Jan. – Juni 2016 in Mio. €	Jan. – Juni 2015 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse*	11 637	12 181	-4,5
Andere Betriebserlöse*	3 405	3 184	6,9
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>15 042</b>	<b>15 365</b>	<b>-2,1</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	58	99	-41,4
Sonstige betriebliche Erträge	1 174	1 500	-21,7
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>16 274</b>	<b>16 964</b>	<b>-4,1</b>

\* Vorjahreszahlen angepasst.

Die Verkehrserlöse des Konzerns verminderten sich um insgesamt 4,5 Prozent auf 11,6 Mrd. EUR. Einer um 1,1 Prozent gestiegenen Menge standen dabei geringere Preise (-4,1 Prozent) und negative Währungseffekte (-1,5 Prozent) gegenüber. Von den Verkehrserlösen entfielen 10,5 Mrd. EUR (-2,7 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 939 Mio. EUR (-19,5 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

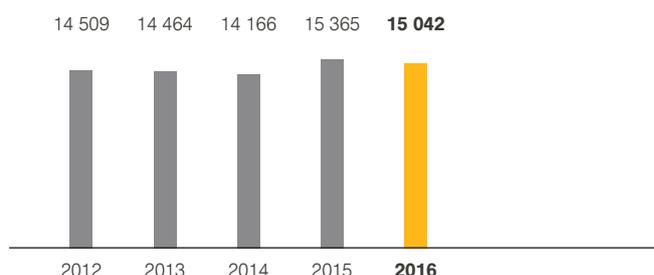
#### Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.06.2016)



Mit 3,4 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse um 6,9 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 1,7 Mrd. EUR (+8,2 Prozent), Catering 1,2 Mrd. EUR (+6,5 Prozent) und Sonstige wie im Vorjahr 134 Mio. EUR. Auf die Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 335 Mio. EUR (+5,3 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Insgesamt gingen die Umsatzerlöse des Konzerns um 2,1 Prozent auf 15,0 Mrd. EUR zurück. Der preis- und währungsbedingte Rückgang der Verkehrserlöse wurde durch die Zunahme der anderen Betriebserlöse nur teilweise kompensiert. In der folgenden Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz verminderte sich im ersten Halbjahr auf 73,2 Prozent (-0,4 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen finden sich in der Segmentberichterstattung ab [S. 34](#).

#### Umsatz in Mio. € (Jan. – Juni)



Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 326 Mio. EUR auf 1,2 Mrd. EUR. Verminderten Kursgewinnen (-349 Mio. EUR) standen dabei im Wesentlichen erhöhte Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (+52 Mio. EUR) gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Die gesamten betrieblichen Erträge gingen um 690 Mio. EUR oder 4,1 Prozent auf 16,3 Mrd. EUR zurück.

**Aufwendungen** Die betrieblichen Aufwendungen verminderten sich im ersten Halbjahr um insgesamt 788 Mio. EUR (–4,8 Prozent) auf 15,7 Mrd. EUR. Dabei verzeichnete die Lufthansa Group beim Materialaufwand einen Rückgang um insgesamt 4,2 Prozent auf 8,3 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten um 20,3 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Den nach Sicherung um 22,6 Prozent geringeren Treibstoffpreisen standen dabei die gestiegene Menge (+2,0 Prozent) und die Entwicklung des US-Dollars (+0,3 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber.

Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe legten im Wesentlichen mengen- und währungsbedingt um 8,1 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR zu.

Die Gebühren stiegen um 0,9 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR. Erwähnenswert ist hierbei der Anstieg der Sicherheitsgebühren um 11,3 Prozent. Der Aufwand für die Luftverkehrssteuer lag mit 178 Mio. EUR auf Vorjahresniveau.

Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen unter anderem aufgrund erhöhter Charteraufwendungen (+33,3 Prozent) um insgesamt 6,1 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR.

Der Personalaufwand legte um 1,6 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR zu. Ausgehend von einer um 2,8 Prozent auf 122.410 erhöhten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl ist dies vor allem auf wechselkursbedingte Aufwandsentlastungen sowie zinssatzbedingt geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen blieben mit 843 Mio. EUR (–0,9 Prozent) unter Vorjahr. Die Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich vor allem aufgrund neu zugangener Flugzeuge um 2,8 Prozent auf 634 Mio. EUR. Darüber hinaus waren zum 30. Juni 2016 außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 54 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 85 Mio. EUR) vorzunehmen. Diese entfielen mit 51 Mio. EUR auf vier Airbus A340-600 und sieben Boeing 737-300, die zum Verkauf vorgesehen sind. Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres betrafen mit 65 Mio. EUR bereits getätigte Investitionen im Zusammenhang mit dem Projektaufwand für ein mögliches neues Frachtzentrum am Flughafen Frankfurt.

#### Aufwendungen

	Jan. – Juni 2016 in Mio. €	Jan. – Juni 2015 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	8 283	8 644	–4,2
davon Treibstoff	2 337	2 934	–20,3
davon Gebühren	2 778	2 752	0,9
davon Operating Lease	30	24	25,0
Personalaufwand	3 984	3 923	1,6
Abschreibungen	843	851	–0,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	2 636	3 116	–15,4
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>15 746</b>	<b>16 534</b>	<b>–4,8</b>

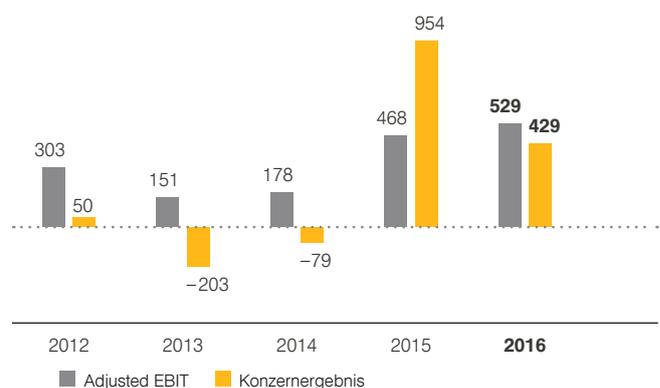
Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 480 Mio. EUR auf 2,6 Mrd. EUR. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren vor allem geringere Kursverluste (–546 Mio. EUR), denen insbesondere erhöhte Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme (+63 Mio. EUR) sowie Kosten für Werbung und Verkaufsförderung (+28 Mio. EUR) gegenüberstanden. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen gegenüber Vorjahr.

**Ergebnisentwicklung** Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich im ersten Halbjahr um 98 Mio. EUR auf 528 Mio. EUR.

Das Beteiligungsergebnis verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr um 43 Mio. EUR auf –10 Mio. EUR. Ausschlaggebend für die Entwicklung waren die Ergebnisbeiträge von SunExpress (–24 Mio. EUR) und SN Airholding (–22 Mio. EUR). Aufgrund geringerer Zinserträge war auch das Zinsergebnis rückläufig (–80 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten ging auf 114 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 572 Mio. EUR) zurück. Es entfiel mit 104 Mio. EUR auf gestiegene Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte anzusehen sind. Im Vorjahr waren in dieser Position unter anderem Erträge von 503 Mio. EUR aus der Realisierung zuvor erfolgsneutral zu verbuchender Zuschreibungen auf die Anteile an JetBlue erfasst.

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



Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) zeigt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses und betrug zum Ende des ersten Halbjahres 518 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 463 Mio. EUR). Nach Bereinigung um Ergebniseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, der Bewertung und dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie vorzunehmenden Impairments ergab sich ein Adjusted EBIT von 529 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 468 Mio. EUR).

## Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – Juni 2016		Jan. – Juni 2015	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>15 042</b>	<b>–</b>	<b>15 365</b>	<b>–</b>
Bestandsveränderungen	58	–	99	–
Sonstige betriebliche Erträge	1 174	–	1 500	–
davon Erträge aus Buchgewinnen		–50		–55
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		0*		–4
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>16 274</b>	<b>–50</b>	<b>16 964</b>	<b>–59</b>
Materialaufwand	–8 283	–	–8 644	–
Personalaufwand	–3 984	–	–3 923	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Planabgeltung		0*		–32
Abschreibungen	–843	–	–851	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen		54		85
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2 636	–	–3 116	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		–1		2
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		8		9
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>–15 746</b>	<b>61</b>	<b>–16 534</b>	<b>64</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>528</b>	<b>–</b>	<b>430</b>	<b>–</b>
Beteiligungsergebnis	–10	–	33	–
<b>EBIT</b>	<b>518</b>	<b>–</b>	<b>463</b>	<b>–</b>
Summe Überleitung Adjusted EBIT		11		5
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>529</b>	<b>–</b>	<b>468</b>	<b>–</b>
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	843	–	851	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf		–	2	–
<b>EBITDA</b>	<b>1 361</b>	<b>–</b>	<b>1 316</b>	<b>–</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verminderte sich um 483 Mio. EUR auf 498 Mio. EUR. Nach Abzug von Ertragsteuern (58 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 13 Mio. EUR) sowie auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteilen (11 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 14 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von 429 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 954 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie betrug 0,92 EUR (Vorjahreszeitraum: 2,06 EUR).

## Cashflow und Investitionen

Im ersten Halbjahr 2016 erwirtschaftete der Konzern einen operativen Cashflow von 2,2 Mrd. EUR, 334 Mio. EUR weniger als im Vorjahr. Ausgehend von einem um 483 Mio. EUR geringeren Ergebnis vor Ertragsteuern ergaben sich aus der Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse Entlastungen des operativen Cashflows von insgesamt 135 Mio. EUR.

Die Bereinigung des Ergebnisses um erfolgs-, aber nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie die Veränderung der gezahlten Ertragsteuern führten in der Überleitung zum operativen Cashflow zu einer weiteren Verbesserung um 477 Mio. EUR. Belastend für den operativen Cashflow wirkte sich demgegenüber die Veränderung des Trade Working Capitals (–421 Mio. EUR) aus.

Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2016 lagen mit 1,2 Mrd. EUR um 22,1 Prozent unter dem Vorjahr. Davon entfielen 885 Mio. EUR auf insgesamt 26 Flugzeuge: fünf B777ER, eine A330, eine A321, 18 A320 und eine C Series. Außerdem sind in diesem Investitionsvolumen Flugzeuganzahlungen und -überholungen enthalten. In übrige Sachanlagen wurden weitere 187 Mio. EUR investiert. Von den übrigen Investitionen entfielen 50 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 45 Mio. EUR betrafen Anteils-erwerbe und Darlehensgewährungen. Aus Zu- und Abgängen bei den reparaturfähigen Ersatzteilen ergaben sich Nettoabflüsse von 88 Mio. EUR.

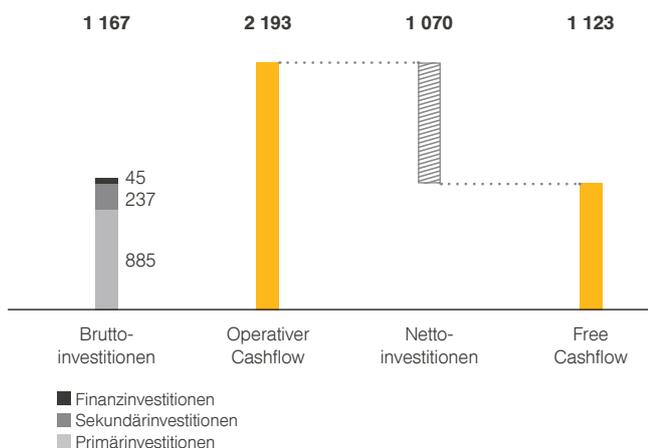
Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 108 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten beziehungsweise Tilgungen auf gewährte Darlehen in Höhe von insgesamt 51 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 712 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettozahlungsmittel von 1,8 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,9 Mrd. EUR) eingesetzt.

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 1,1 Mrd. EUR und damit 103 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo aller Finanzierungsmaßnahmen ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 96 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (743 Mio. EUR) standen Tilgungen von 505 Mio. EUR, Zinsausgaben in Höhe von 95 Mio. EUR sowie Gewinnausschüttungen an Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und Minderheitsgesellschafter von 240 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel erhöhten sich insgesamt um 306 Mio. EUR auf 1,3 Mrd. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 9 Mio. EUR. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 187,9 Prozent (Vorjahreszeitraum: 168,7 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere erhöhten sich zum Ende des ersten Halbjahres auf 4,1 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,4 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung befindet sich auf [S. 29](#).

**Cashflow und Investitionen** in Mio. € (zum 30.06.2016)



## Finanz- und Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich zum Ende des ersten Halbjahres 2016 um 2,6 Mrd. EUR oder 8,0 Prozent gegenüber dem Jahresende 2015. Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 980 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 1,6 Mrd. EUR zulegten.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 117 Mio. EUR auf 14,7 Mrd. EUR. Der Rückgang der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen um 41 Mio. EUR resultierte aus den anteilig zu erfassenden Ergebnisbeiträgen sowie im Berichtszeitraum vereinnahmten Dividenden. Ausleihungen und Forderungen verminderten sich vor allem tilgungsbedingt um 60 Mio. EUR. Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente ist vorwiegend auf höhere Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen zurückzuführen. Die Zunahme der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 835 Mio. EUR resultiert vornehmlich aus dem erheblichen Anstieg der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 2,8 Prozent auf 1,6 Prozent gesunkenen Diskontierungssatzes.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen saison- und abrechnungsbedingt um insgesamt 598 Mio. EUR auf 5,0 Mrd. EUR. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzderivate (-105 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Marktwerten aus Devisensicherungen, denen erhöhte Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen gegenüberstehen. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich aufgrund eines positiven Free Cashflows um insgesamt 998 Mio. EUR auf 4,1 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme verminderte sich von 72,5 Prozent zum Jahresende 2015 auf nunmehr 69,9 Prozent.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) zum Ende des ersten Halbjahres um 2,2 Mrd. EUR auf 3,6 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 429 Mio. EUR resultierte dieser Rückgang mit 3,0 Mrd. EUR aus dem erfolgsneutralen Anstieg der Pensionsrückstellungen. Darüber hinaus wurden an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG Dividenden in Höhe von 232 Mio. EUR ausgeschüttet. Höhere Marktwerte von Finanzinstrumenten – vor allem aus Treibstoffpreissicherungen – erhöhten demgegenüber das Eigenkapital um 622 Mio. EUR. Bei einer gleichzeitig um 8,0 Prozent gestiegenen Bilanzsumme reduzierte sich die Eigenkapitalquote damit gegenüber dem Jahresende 2015 von 18,0 Prozent auf 10,4 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verzeichneten eine erhebliche Zunahme um 4,1 Mrd. EUR auf 18,2 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 753 Mio. EUR auf 13,2 Mrd. EUR zulegten. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel stiegen die Pensionsrückstellungen vor allem aufgrund des von 2,8 Prozent auf 1,6 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes um 4,2 Mrd. EUR auf nunmehr 10,8 Mrd. EUR. Der Rückgang der negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente (-197 Mio. EUR) betraf überwiegend Treibstoffpreissicherungen.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verminderten sich die sonstigen Rückstellungen um 164 Mio. EUR. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+85 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1,4 Mrd. EUR). Die negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente sanken überwiegend aufgrund geringerer negativer Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen um insgesamt 696 Mio. EUR.

Die Nettokreditverschuldung lag zum 30. Juni 2016 bei 2,5 Mrd. EUR (Jahresende 2015: 3,3 Mrd. EUR). Die dynamische Tilgungsquote als Verhältnis eines adjustierten operativen Cashflows zur Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen belief sich auf 23,1 Prozent (Vorjahreszeitraum: 28,0 Prozent).

#### Berechnung Nettokreditverschuldung

	30. Juni 2016 in Mio. €	31. Dez. 2015 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 296	1 079	20,1
Anleihen	1 763	1 749	0,8
Übrige langfristige Finanzschulden	3 488	3 542	-1,5
	<b>6 547</b>	<b>6 370</b>	<b>2,8</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	43	70	-38,6
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>6 590</b>	<b>6 440</b>	<b>2,3</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	1 408	1 099	28,1
Wertpapiere	2 683	1 994	34,6
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>2 499</b>	<b>3 347</b>	<b>-25,3</b>
Pensionsrückstellungen	10 823	6 626	63,3
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionen</b>	<b>13 322</b>	<b>9 973</b>	<b>33,6</b>

#### Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Lufthansa Passage und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG)  
am 30.06.2016

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	EW	LCAG	Konzern- flotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Verände- rung zum 31.12.2015	Verände- rung zum 30.06.2015
Airbus A319	35	5	7	38		85	12	4	-	-
Airbus A320	76	28	16	19		139	19	1	+18	+19
Airbus A321	64	9	6			79	2		+1	+1
Airbus A330	23	17				40	1	4	+3	+5
Airbus A340	42	13				55	3	1	-2	-2
Airbus A380	14					14			-	-
Boeing 737	7					7			-7	-13
Boeing 747	32					32			-	-4
Boeing 767			6			6	2		-	-
Boeing 777		5	5		5	15	1		+5	+5
Boeing MD-11F					14	14			-	-2
Bombardier CRJ	35					35			-	-4
Bombardier Q Series			18			18			-	-
Bombardier C Series		1				1			+1	+1
Avro RJ		16				16		6	-	-2
Embraer	36		7			43			-	-
Fokker F70			5			5			-1	-1
Fokker F100			11			11			-3	-4
<b>Flugzeuge gesamt</b>	<b>364</b>	<b>94</b>	<b>81</b>	<b>57</b>	<b>19</b>	<b>615</b>	<b>40</b>	<b>16</b>	<b>+15</b>	<b>-1</b>

# Geschäftsfelder

## Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

### Kennzahlen Passage Airline Gruppe

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	April – Juni 2016	April – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	11 302	11 642	-2,9	6 230	6 485	-3,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	294	337	-12,8	143	176	-18,8
EBIT	Mio. €	393	277	41,9	458	530	-13,6
Adjusted EBIT	Mio. €	441	249	77,1	508	503	1,0
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	1 089	911	19,5	834	858	-2,8
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	932	1 375	-32,2	347	658	-47,3
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	56 119	55 298	1,5	56 119	55 298	1,5
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	51 287	50 925	0,7	28 955	29 364	-1,4
Flüge <sup>2)</sup>	Anzahl	498 257	486 321	2,5	267 890	262 550	2,0
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	138 086	132 572	4,2	75 294	73 654	2,2
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	105 559	103 857	1,6	58 524	59 166	-1,1
Sitzladefaktor <sup>2)</sup>	%	76,4	78,3	-1,9 P.	77,7	80,3	-2,6 P.
Durchschnittserlöse <sup>2)</sup>	€ Cent	9,9	10,4	-4,3	9,9	10,2	-2,7
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,6	8,1	-6,6	7,7	8,2	-5,9
Stückkosten (CASK)	€ Cent	8,3	9,1	-9,4	8,0	8,5	-6,3

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

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

**Geschäftstätigkeit** Die Passagierbeförderung ist das größte Geschäftsfeld der Lufthansa Group. Die Fluggesellschaften Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings gehören zur Passage Airline Gruppe. Das Portfolio wird ergänzt durch weitere strategische Beteiligungen an Brussels Airlines und SunExpress. Die Eurowings wird ab dem Geschäftsjahr 2016 als eigenständige Geschäftseinheit innerhalb der Passage Airline Gruppe separat berichtet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Durch die gemeinsame Abstimmung der Airlines untereinander schafft der Airline-Verbund hohe Synergien. Die Passage Airline Gruppe kann durch die Multi-Hub-Strategie ihren Passagieren ein umfassendes Streckenangebot bieten, verbunden mit höchster Reiseflexibilität. Das über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bediente Streckennetz umfasst 301 Destinationen in 100 Ländern.

**Markt und Wettbewerb** Die Situation im europäischen Luftverkehr ist angespannt. Vor allem die Vorausbuchungen für Flüge nach Europa sind nach den Terroranschlägen in Europa deutlich belastet. Das US Department of State hat eine Reisewarnung in die Länder der Europäischen Union für den Zeitraum von Juni bis August 2016 herausgegeben. Die Buchungen von Reisegruppen aus China und anderen asiatischen Ländern in die Europäische Union erleben derzeit ein erhöhtes Stornierungsaufkommen. Darüber hinaus entwickeln sich aufgrund der politisch und wirtschaftlich instabilen Situation auch die Buchungszahlen von und nach Südamerika deutlich negativ.

Strukturell wird das Langstreckengeschäft nach wie vor von aggressiv expandierenden, staatlichen Fluggesellschaften aus der Golf- und Bosphorusregion und den daraus resultierenden Überkapazitäten insbesondere zwischen Europa und Asien belastet. Die Passage Airline Gruppe begegnet dieser Entwicklung mit umfangreichen Maßnahmen.

So wird die organisatorische Zusammenführung der Airlines weiter vorangetrieben. In diesem Zusammenhang haben die Netzwerk-Airlines wichtige Maßnahmen umgesetzt. Die Flottenerneuerung wurde bei allen Airlines fortgeführt und die Reorganisation der kommerziellen Prozesse abgeschlossen. Die Harmonisierung der IT-Systeme macht ebenfalls Fortschritte. Dadurch werden weitere Synergien geschaffen.

Des Weiteren hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG unter anderem im Mai 2016 beschlossen, die Flugschulen der Lufthansa Group in Deutschland, in der Schweiz und in den USA künftig unter dem Dach der „European Flight Academy“ (EFA) zu bündeln. Diese soll den Airlines der Lufthansa Group sowie externen Fluggesellschaften eine standardisierte Pilotenausbildung auf durchgängig hohem Qualitätsniveau zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten. Die Ausbildung erfolgt an den bestehenden Flugschulen.

Die im vergangenen Jahr neu ausgerichtete Vertriebsstrategie entfaltet Wirkung. Die eingeführte Distribution Cost Charge (DCC), die für jedes über ein globales Reservierungssystem im Markt ausgestellte Ticket erhoben wird, wird vom Markt akzeptiert.

Gleichzeitig hat der Anteil der Direktbuchungen bei den Netzwerk-Airlines kontinuierlich zugenommen. Die Verhandlungen über Direktbuchungen mit Kunden, Reiseveranstaltern, Reisebüroketten und Technologieanbietern zeigen stetige Erfolge. Darüber hinaus werden Zusatzleistungen wie Upgrades oder Gepäckleistungen beziehungsweise Hotels, Mietwagen und Versicherungen stärker nachgefragt.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Die Passage Airline Gruppe konnte ihr Ergebnis in den ersten sechs Monaten des Jahres verbessern. Gegenüber dem Vorjahr stieg das Adjusted EBIT um 192 Mio. EUR beziehungsweise 77,1 Prozent auf 441 Mio. EUR. Die Entwicklung der im Verbund agierenden Passagier-Airlines zeigt sich differenziert. Lufthansa Passage und Austrian Airlines konnten das Adjusted EBIT um 281 Mio. EUR beziehungsweise 16 Mio. EUR steigern und damit positiv zu dem Ergebnis der Passage Airline Gruppe beitragen. Der Rückgang des Adjusted EBIT von SWISS und Eurowings in Höhe von 47 Mio. EUR und 67 Mio. EUR belastete dagegen das Ergebnis der Passage Airline Gruppe.

Die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe konnten im ersten Halbjahr 2016 die Zahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozent auf 51,3 Mio. steigern. Die Zahl der Flüge erhöhte sich um 2,5 Prozent. Die angebotenen Sitzkilometer stiegen um 4,2 Prozent, vornehmlich durch den Einsatz von größeren Flugzeugen. Die verkauften Sitzkilometer lagen um 1,6 Prozent über dem Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor sank um 1,9 Prozentpunkte auf 76,4 Prozent.

Die Durchschnittserlöse sanken um 4,3 Prozent. Die Verkehrserlöse verminderten sich um 2,7 Prozent.

Im Verkehrsgebiet Europa blieb der Absatz nahezu unverändert. Die Durchschnittserlöse stiegen um 0,3 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 0,2 Prozent. In der Region Amerika konnte der Absatz um 5,6 Prozent gesteigert werden. Die Durchschnittserlöse sanken um 8,7 Prozent. Die Verkehrserlöse verminderten sich um 3,6 Prozent. In der Region Asien/Pazifik lag der Absatz um 0,5 Prozent über Vorjahr. Die Durchschnittserlöse verminderten sich um 6,8 Prozent. Die Verkehrserlöse sanken um 6,3 Prozent. Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika ist der Absatz um 5,3 Prozent zurückgegangen. Die Durchschnittserlöse verminderten sich um 3,8 Prozent. Die Verkehrserlöse sanken um 8,9 Prozent.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Ausgehend von einer in angebotenen Sitzkilometern gemessenen um 4,2 Prozent erhöhten Verkehrsleistung verzeichnete das Geschäftsfeld im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres einen Absatzanstieg um 1,6 Prozent. Bei gleichzeitig geringeren Preisen (-2,9 Prozent) sowie negativen Währungseffekten (-1,4 Prozent) ergab sich insgesamt ein Rückgang der Verkehrserlöse um 2,7 Prozent auf 10,5 Mrd. EUR.

Die übrigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 191 Mio. EUR auf 571 Mio. EUR. Der Rückgang war insbesondere auf die um 223 Mio. EUR geringeren Kursgewinne zurückzuführen, während sich die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um 21 Mio. EUR erhöhten. Die betrieblichen Gesamterträge reduzierten sich um 4,3 Prozent auf 11,9 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen sanken im Vorjahresvergleich um 5,7 Prozent auf 11,4 Mrd. EUR. Dabei ging der Materialaufwand um 7,8 Prozent auf insgesamt 6,9 Mrd. EUR zurück. Innerhalb des Materialaufwands fielen die Treibstoffkosten vor allem preisbedingt um 19,6 Prozent, während die Gebühren insgesamt um 1,4 Prozent zulegten. Hier sind insbesondere die erhöhten Sicherheitsgebühren (+11,3 Prozent) und Abfertigungsgebühren (+3,0 Prozent) zu nennen. Ursache für den Rückgang der übrigen bezogenen Leistungen (-4,4 Prozent) waren vor allem geringere Aufwendungen für bezogene Technikleistungen (-13,4 Prozent), denen höhere Charteraufwendungen (+64,4 Prozent) gegenüberstanden.

Ausgehend von einer um 1,3 Prozent erhöhten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand um 1,0 Prozent. Die Zunahme des Personals wurde teilweise durch wechselkursbedingte Aufwandsentlastungen sowie zinssatzbedingt geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen kompensiert.

Die Abschreibungen stiegen um 9,8 Prozent auf 696 Mio. EUR. Während die planmäßigen Flugzeugabschreibungen um 2,9 Prozent zulegten, stiegen die übrigen Abschreibungen deutlich um 45 Mio. EUR auf 100 Mio. EUR an. Ursache hierfür waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 51 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5 Mio. EUR), die auf zum Verkauf vorgesehene vier A340-600 und sieben B737-300 vorzunehmen waren.

### Entwicklung der Verkehrsgebiete

Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in P.
Europa	4 871	0,2	40 919	0,7	45 174	2,6	32 633	0,0	72,2	-1,9
Amerika	3 125	-3,6	5 156	4,8	49 407	9,8	39 150	5,6	79,2	-3,2
Asien/Pazifik	1 775	-6,3	3 142	-0,5	32 076	2,2	25 311	0,5	78,9	-1,3
Nahost/Afrika	725	-8,9	2 070	-6,0	11 428	-6,0	8 465	-5,3	74,1	0,5
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>10 496</b>	<b>-2,7</b>	<b>51 287</b>	<b>0,7</b>	<b>138 086</b>	<b>4,2</b>	<b>105 559</b>	<b>1,6</b>	<b>76,4</b>	<b>-1,9</b>

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um insgesamt 188 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR. Dieser Rückgang ist vor allem auf geringere Kursverluste (-303 Mio. EUR) zurückzuführen, denen unter anderem gestiegene Kosten für EDV-Vertriebssysteme (+64 Mio. EUR) und erhöhte Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+34 Mio. EUR) gegenüberstanden.

Das Beteiligungsergebnis von -44 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -4 Mio. EUR) entfiel im Wesentlichen auf SunExpress und SN Airholding.

Insgesamt ergab sich daraus ein EBIT von 393 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 277 Mio. EUR). Nach Bereinigung um Ergebniseffekte aus dem Abgang von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie vorzunehmenden außerplanmäßigen Abschreibungen führte dies zu einem Adjusted EBIT von 441 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 249 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 932 Mio. EUR um 32,2 Prozent unter dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen der Passage Airline Gruppe im ersten Halbjahr 26 neue Flugzeuge zu. Detaillierte Erläuterungen dazu sind [ab S. 34](#) zu finden.

## Lufthansa Passage



### Kennzahlen Lufthansa Passage<sup>1)</sup>

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni <sup>2)</sup> 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	7 405	7 691	-3,7
EBIT	Mio. €	354	101	250,5
Adjusted EBIT	Mio. €	387	106	265,1
EBITDA	Mio. €	840	529	58,8
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	37 093	37 260	-0,4
Fluggäste	Tsd.	29 690	30 006	-1,1
Flüge	Anzahl	268 348	264 889	1,3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	90 566	89 069	1,7
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	69 313	69 782	-0,7
Sitzladefaktor	%	76,5	78,3	-1,8 P.

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

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

Lufthansa Passage ist die größte deutsche Fluggesellschaft mit den Drehkreuzen Frankfurt und München. Auch die Regionalfluggesellschaften CityLine und Air Dolomiti sind Teil der Lufthansa Passage. Insgesamt bedienen die Fluglinien der Lufthansa Passage ein Streckennetz von 203 Zielen in 74 Ländern.

Lufthansa Passage strebt die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Dafür werden kontinuierlich Maßnahmen zur Weiterentwicklung

des Kundenservice entlang der gesamten Reiskette identifiziert und umgesetzt. So wurde im März 2016 die Einführung des Signature Service in der Business Class auf der gesamten Langstreckenflotte der Lufthansa Passage abgeschlossen.

Im Januar 2016 übernahm Lufthansa Passage als erster Kunde weltweit die A320neo. In diesem Jahr sollen insgesamt fünf A320neo an Lufthansa Passage übergeben und in Frankfurt stationiert werden. Im Vergleich zur bisherigen A320 ist die A320neo deutlich leiser und verbraucht 15 Prozent weniger Treibstoff bei einem entsprechend geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Im Oktober 2016 werden die ersten Flugzeuge der Kurz- und Mittelstreckenflotte mit Breitband-Internet an Bord ausgerüstet sein. Sukzessive wird bis voraussichtlich Mitte 2018 die gesamte A320-Flotte mit der innovativen Technologie ausgestattet.

Anfang Juli 2016 haben Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO), vorbehaltlich der Zustimmung ihrer Mitglieder, den Schlichtungsvorschlag im Tarifkonflikt angenommen. Damit wurde langfristig Tariffrieden vereinbart. Der Vergütungsstarifvertrag hat eine Laufzeit bis zum 30. Juni 2019, die Tarifverträge zur Alters- und Übergangsvorsorge bis 2023. Das System der Alters- und Übergangsvorsorgen sieht die vollständige Umstellung von einem leistungsorientierten in ein beitragsorientiertes System vor. Darüber hinaus haben die Tarifpartner bis 2023 verschiedene Konfliktlösungsmechanismen vereinbart. So kann das Unternehmen zum Beispiel bei einem angekündigten Vollstreik einen Schlichter anrufen und einen möglichen Arbeitskampf in einen verpflichtenden Schlichtungsprozess überführen. Weitere Bestandteile der Schlichtungsvereinbarung betreffen moderate Vergütungsanhebungen, die Umstellung auf eine neue, qualifikationsabhängige Vergütungsstruktur, eine nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Kostenmonitoring sowie eine Beschäftigungsgarantie für alle Kabinenmitarbeiter von Lufthansa Passage bis 2021.

In den ersten sechs Monaten des Jahres verringerte sich die Anzahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Prozent. Das Angebot an Sitzkilometern stieg um 1,7 Prozent, die verkauften Sitzkilometer sanken jedoch um 0,7 Prozent. Der Sitzladefaktor ging somit um 1,8 Prozentpunkte auf 76,5 Prozent zurück. In Verbindung mit gesunkenen Verkehrserlösen (-3,7 Prozent) führte dies zu einer Verringerung der Durchschnittserlöse (-3,0 Prozent).

Lufthansa Passage erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 7,4 Mrd. EUR. Dies ist ein vornehmlich preis- und währungsbedingter Rückgang um 3,7 Prozent. Die Aufwendungen lagen um 8,1 Prozent unter Vorjahr. Insbesondere die Treibstoffkosten sanken im Vorjahresvergleich preisbedingt deutlich. Zudem gingen die Technikleistungen für Produkt-Umbaumaßnahmen wesentlich zurück. Gegenläufig wirkten erhöhte Abschreibungen aufgrund der Flottenmodernisierung. Das EBIT für das erste Halbjahr lag bei 354 Mio. EUR und verbesserte sich damit um 250,5 Prozent gegenüber Vorjahr. Das Adjusted EBIT konnte um 265,1 Prozent auf 387 Mio. EUR gesteigert werden.

## SWISS

Kennzahlen SWISS<sup>1)</sup>

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 094	2 204	-5,0
EBIT	Mio. €	131	211	-37,9
Adjusted EBIT	Mio. €	131	178	-26,4
EBITDA	Mio. €	261	341	-23,5
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	9 359	8 806	6,3
Fluggäste	Tsd.	8 266	8 266	0,0
Flüge	Anzahl	82 492	80 367	2,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	24 834	23 504	5,7
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	19 270	19 010	1,4
Sitzladefaktor	%	77,6	80,9	-3,3 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Edelweiss Air.

Weitere Informationen zur SWISS unter [www.swiss.com](http://www.swiss.com).

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

SWISS ist die nationale Fluggesellschaft der Schweiz und bedient gemeinsam mit der Schwestergesellschaft Edelweiss Air ab den Flughäfen Zürich und Genf ein Streckennetz von weltweit 136 Destinationen in 53 Ländern. Die separat geführte Fracht-Division Swiss WorldCargo bietet ein umfassendes Airport-to-Airport-Dienstleistungsangebot für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an.

SWISS hat ihre Flottenmodernisierung im ersten Halbjahr konsequent vorangetrieben. Im Februar nahm sie das erste von inzwischen fünf Langstreckenflugzeugen vom Typ B777-300ER in Betrieb. Insgesamt sechs Flugzeuge werden 2016 eingeflottet und ebenfalls dazu genutzt, die A340-Flotte teilweise zu ersetzen. Mit der B777-300ER bietet SWISS ihren Passagieren erstmals Telefonie und Internet an Bord. Auf der Kurz- und Mittelstrecke wird ab Juli 2016 die neue Bombardier C Series den Avro RJ100 ersetzen.

Darüber hinaus hat SWISS auch am Boden ihr Angebot im Premium-Segment weiter ausgebaut und neue First Class, Business Class und Senator Lounges am Flughafen Zürich eröffnet.

Der starke Schweizer Franken wirkt sich immer stärker auf die Schweizer Luftfahrtindustrie aus. Der Wettbewerb nutzt die entstandenen Spielräume zur Preissenkung und verstärkt damit den Druck auf die Erlöse.

Infolgedessen führt SWISS weiterhin Maßnahmen zur Effizienzsteigerung durch. Im Jahr 2016 stehen dabei insbesondere die Einfloftung der neuen Flugzeuge sowie die mit dem Flughafen Zürich ausgehandelten Gebührensenkungen im Vordergrund.

In den ersten sechs Monaten des Jahres blieb die Zahl der von SWISS beförderten Passagiere konstant. Das Angebot an Sitzkilometern wurde gegenüber Vorjahr um 5,7 Prozent ausgeweitet, die verkauften Sitzkilometer stiegen um 1,4 Prozent. Der Sitzladefaktor sank um 3,3 Prozentpunkte auf 77,6 Prozent.

Im ersten Halbjahr sanken die Umsatzerlöse von SWISS größtenteils währungsbedingt auf 2,1 Mrd. EUR (-5,0 Prozent). Die Aufwendungen gingen um 4,5 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR zurück. Das EBIT sank um 37,9 Prozent auf 131 Mio. EUR. Der gegenüber Vorjahr signifikante Rückgang ist wesentlich auf Einmaleffekte im Vorjahr zurückzuführen.

## Austrian Airlines

Kennzahlen Austrian Airlines<sup>1)</sup>

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	972	952	2,1
EBIT	Mio. €	1	-17	
Adjusted EBIT	Mio. €	-1	-17	94,1
EBITDA	Mio. €	55	36	52,8
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	6 223	6 019	3,4
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	5 092	4 982	2,2
Flüge	Anzahl	65 103	61 456	5,9
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	11 426	11 016	3,7
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	8 362	8 266	1,2
Sitzladefaktor	%	73,2	75,0	-1,9 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 Österreichs größte Fluggesellschaft und betreibt ein weltweites Streckennetz von 115 Destinationen in 46 Ländern.

Die Modernisierung der Flotte schreitet voran. Bis Ende Juni 2016 wurden bereits sechs der insgesamt 17 Flugzeuge des Typs Embraer eingeflottet, die schrittweise die 21 Fokker-Flugzeuge ersetzen.

Insbesondere durch die Umflottung und die damit verbundenen Pilotenschulungen kam es in den letzten Monaten wiederholt zu Unregelmäßigkeiten im Flugverkehr. Austrian Airlines begegnete dem unter anderem mit einer Ausdünnung des Sommerflugplans und dem Abschluss von Wet-Lease-Vereinbarungen mit Nordica, Condor und SunExpress Deutschland.

Die Geschäftsentwicklung ist verhalten, die Wettbewerbssituation am Drehkreuz Wien ist weiterhin angespannt. Austrian Airlines reagiert darauf mit fortlaufendem Kapazitätsmanagement sowie dem Ausbau des deutsch-österreichischen Nachbarschaftsverkehrs.

In den ersten sechs Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 2,2 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr. Die angebotenen Sitzkilometer stiegen um 3,7 Prozent. Die verkauften Sitzkilometer konnten um 1,2 Prozent gesteigert werden. Der Sitzladefaktor lag im ersten Halbjahr bei 73,2 Prozent (-1,9 Prozentpunkte).

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines lagen im ersten Halbjahr 2016 mit 972 Mio. EUR um 2,1 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Die Aufwendungen stiegen um 1,1 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Geringeren Treibstoff- und Technikkosten sowie einem erheblichen positiven Einmaleffekt aus dem Abschluss eines langfristigen Mietvertrags mit dem Flughafen Wien standen Mehrkosten aus zusätzlich benötigtem Personal, der erhöhten Schulungsleistung aufgrund der Embraer-Einflottung sowie aus dem stärkeren US-Dollar gegenüber. Das EBIT stieg im ersten Halbjahr um 18 Mio. EUR auf 1 Mio. EUR. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 16 Mio. EUR auf -1 Mio. EUR.

## Eurowings



### Kennzahlen Eurowings\*

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	922	854	8,0
EBIT	Mio. €	-89	-22	-304,5
Adjusted EBIT	Mio. €	-89	-22	-304,5
EBITDA	Mio. €	-61	1	
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	3 444	3 213	7,2
Fluggäste	Tsd.	8 239	7 671	7,4
Flüge	Anzahl	82 314	79 609	3,4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	11 259	8 984	25,3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	8 614	6 799	26,7
Sitzladefaktor	%	76,5	75,7	0,8 P.

\* Weitere Informationen zu Eurowings unter [www.eurowings.com](http://www.eurowings.com).

Eurowings ist im wachsenden Geschäftssegment preissensibler Direktverbindungen aktiv und bedient unter anderem von den Flughäfen Köln, Düsseldorf, Stuttgart, Berlin, Hamburg und Hannover ein Streckennetz von 123 Destinationen in 36 Ländern.

Eurowings erweitert das Angebot auch außerhalb Deutschlands. Neben dem Wachstum am Standort Köln wurde eine weitere Basis am Flughafen Wien eingerichtet. In den nächsten Jahren soll Eurowings zu einem führenden europäischen Anbieter im Direktverkehr ausgebaut werden.

Auch der Ausbau der Langstrecke schreitet weiter voran. Mit inzwischen vier Langstreckenflugzeugen vom Typ A330 werden vor allem touristisch geprägte Ziele angefliegen. Die sehr gute Auslastung sowie die guten Durchschnittserlöse zeigen, dass Direktflüge auf der Langstrecke großes Potenzial bieten.

Die im Jahr 2015 begonnene Umflottung von 23 Flugzeugen des Typs CRJ900 in ebenso viele Flugzeuge des Typs A320 verläuft planmäßig. Bis Ende des ersten Halbjahres 2016 wurden bereits 13 Flugzeuge ersetzt. Die Umflottung soll bis Anfang 2017 abgeschlossen sein.

In den ersten sechs Monaten des Jahres stieg die Anzahl der weltweit durch Eurowings beförderten Passagiere um 7,4 Prozent. Die angebotenen Sitzkilometer wurden gegenüber Vorjahr um 25,3 Prozent ausgeweitet, die verkauften Sitzkilometer sind um 26,7 Prozent angestiegen. Der Sitzladefaktor ist um 0,8 Prozentpunkte auf 76,5 Prozent gestiegen.

Im ersten Halbjahr stiegen die Umsatzerlöse von Eurowings mengenbedingt um 8,0 Prozent auf 922 Mio. EUR. Die Aufwendungen stiegen um 11,7 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR. Das EBIT sank um 67 Mio. EUR auf -89 Mio. EUR, dies unter anderem bedingt durch einmalige Projektkosten, Anlaufschwierigkeiten im Langstreckenverkehr und einen Rückgang der Durchschnittserlöse. Das Adjusted EBIT sank ebenfalls um 67 Mio. EUR auf -89 Mio. EUR.

## Geschäftsfeld Logistik

### Kennzahlen Logistik

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	April – Juni 2016	April – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	976	1 207	-19,1	496	593	-16,4
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	12	13	-7,7	5	6	-16,7
EBIT	Mio. €	-46	-16	-187,5	-27	-68	60,3
Adjusted EBIT	Mio. €	-45	50		-26	-2	-1 200,0
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	-4	88		-6	18	
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	15	95	-84,2	9	30	-70,0
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	4 509	4 660	-3,2	4 509	4 660	-3,2
Angebote Fracht-Tonnenkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	6 038	6 122	-1,4	3 200	3 238	-1,2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	4 022	4 148	-3,0	2 104	2 132	-1,3
Nutzladefaktor <sup>2)</sup>	%	66,6	67,7	-1,1 P.	65,8	65,9	-0,1 P.

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

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

**Geschäftstätigkeit** Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Neben Lufthansa Cargo gehören die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer Gruppe und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic zum Geschäftsfeld Logistik. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften sowie an time:matters, einem auf besonders eilige oder komplexe Logistikaufgaben spezialisierten Unternehmen.

Neben den eigenen Frachtflugzeugen und gecharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage, Austrian Airlines und Eurowings. Insgesamt bietet Lufthansa Cargo Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an.

**Markt und Wettbewerb** Der globale Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin hart umkämpft. Vor allem Airlines aus der Golf- und Bosphorusregion erhöhen ihre Frachtkapazitäten insbesondere durch zahlreiche neue Passagierflugzeuge. Das globale Luftfrachtangebot wächst stärker als die Nachfrage. Dadurch sind zuletzt erhebliche Überkapazitäten entstanden, die die Erlöse von Lufthansa Cargo sehr negativ beeinflussen. In diesem Marktumfeld bietet Lufthansa Cargo Dienstleistungen mit höchster Qualität und reagiert mit einem flexiblen Kapazitätsmanagement und einem umfassenden Effizienzprogramm auf die geänderten Marktbedingungen.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Lufthansa Cargo steuert der herausfordernden Marktlage entschlossen entgegen und hat in der ersten Jahreshälfte die Unternehmensstrategie an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Unter dem Titel „Cargo eVolution“ formuliert das Unternehmen den Anspruch, weltweit erste Wahl für Luftfracht zu sein.

Vier wesentliche Handlungsfelder sollen dazu beitragen. Erstens soll das Kerngeschäft erneuert und gestärkt werden, indem schlankere Prozesse und eine moderne und flexible Infrastruktur die Kosten dauerhaft senken sollen. Hierzu wurde bereits im Herbst 2015 ein umfassendes Kostensenkungsprogramm gestartet, das die jährlichen Personal- und Dienstleisterkosten um 80 Mio. EUR reduzieren soll. Zudem sollen durch innovative Produkte und besondere Kundennähe die Erlöse perspektivisch wieder gesteigert werden. Zweitens werden durch neue Dienstleistungen zusätzliche Kundensegmente erschlossen, etwa über das Produkt myAirCargo, das Transportlösungen für Privatpersonen anbietet. Drittens wird das engmaschige und weitreichende Netzwerk durch den Ausbau von Kooperationen weiter wachsen. Viertens wird das Unternehmen weiterhin die digitale Vernetzung entlang der gesamten Logistikkette vorantreiben.

Zur Verbesserung des Nutzladefaktors und mit Blick auf die gewachsenen Kapazitäten im Luftfrachtmarkt hat Lufthansa Cargo zum Jahreswechsel 2015/2016 zwei Frachter vom Typ MD-11F vorläufig stillgelegt. Mit fünf Maschinen vom Typ B777F und zwölf MD-11 sind für das Unternehmen aktuell 17 eigene Frachtflugzeuge im Einsatz.

Zum Start des Sommerflugplans Ende März 2016 hat Lufthansa Cargo den Vertrieb der Frachtraumkapazitäten der Eurowings aufgenommen. Damit wird das Netzwerk um weitere Zielorte ab dem Flughafen Köln ergänzt.

Die seit Dezember 2014 bestehende Kooperation mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) umfasst ab Juli 2016 auch das gesamte europäische Zubringernetz von Lufthansa Passage. Die Kapazitäten auf den unter die Kooperation fallenden Strecken werden von beiden Partnern gemeinsam vermarktet, wodurch den Kunden attraktivere und flexiblere Angebote unterbreitet werden können.

Im Mai 2016 wurde ein Vertrag über eine enge, bilaterale Zusammenarbeit zwischen Lufthansa Cargo und Cathay Pacific Cargo geschlossen. Künftig werden beide Airlines bei Netzplanung und Vertrieb, Buchung, IT und Handling auf ihren Strecken zwischen Hongkong und Europa kooperieren. Im gemeinsamen Streckennetz können dadurch wöchentlich über 140 Direktflüge zwischen Hongkong und 13 europäischen Zielen angeboten werden.

Die angebotenen Tonnenkilometer der Lufthansa Cargo sanken um 1,4 Prozent, die transportierten Tonnenkilometer sanken um 3,0 Prozent, sodass sich der Nutzladefaktor im Vergleich zum ersten Halbjahr 2015 um 1,1 Prozentpunkte verringerte.

Im Verkehrsgebiet Europa stieg der Absatz um 3,6 Prozent. Die Durchschnittserlöse sanken um 15,1 Prozent. Die Verkehrserlöse verminderten sich um 12,0 Prozent. Im Verkehrsgebiet Amerika sank der Absatz um 7,2 Prozent. Die Durchschnittserlöse verminderten sich um 17,2 Prozent. Die Verkehrserlöse sanken um 23,1 Prozent. Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik stieg der Absatz um 1,8 Prozent. Die Durchschnittserlöse verminderten sich um 18,0 Prozent. Die Verkehrserlöse verminderten sich um 16,4 Prozent. Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika sank der Absatz um 8,6 Prozent. Die Durchschnittserlöse verminderten sich um 14,7 Prozent. Die Verkehrserlöse sanken um 22,4 Prozent.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Der Umsatz von Lufthansa Cargo ist aufgrund der Überkapazitäten im Markt und damit einhergehender geringerer Verkehrserlöse im ersten Halbjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 19,1 Prozent auf 976 Mio. EUR zurückgegangen. Die anderen Betriebserlöse sanken aufgrund geringerer Abfertigungserlöse auf 29 Mio. EUR (-12,1 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen insbesondere wegen eines höheren Fremdwährungsergebnisses mit 30 Mio. EUR um 100,0 Prozent über Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse sanken somit wegen der geringeren Verkehrserlöse auf insgesamt 1,0 Mrd. EUR (-17,7 Prozent).

Die betrieblichen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 14,8 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Der Materialaufwand nahm um 12,4 Prozent auf 691 Mio. EUR ab. Innerhalb dieser Position reduzierte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt auf 111 Mio. EUR (-33,1 Prozent). Der Technikaufwand stieg aufgrund einer höheren Anzahl an Wartungsereignissen auf 63 Mio. EUR (+6,8 Prozent) an. Der Charteraufwand sank um 9,8 Prozent auf 305 Mio. EUR, die Gebühren auf 139 Mio. EUR (-6,7 Prozent). Der Personalaufwand sank zum Vorjahr um 3,3 Prozent auf 203 Mio. EUR. Der Anstieg aufgrund von Tarifeffekten konnte durch den Mengenrückgang überkompensiert werden. Die Abschreibungen sanken um 59,6 Prozent auf 42 Mio. EUR, wobei im Vorjahr die außerplanmäßigen Abschreibungen der aktivierten Projektkosten im Zusammenhang mit der Verschiebung des geplanten Neubaus des Frachtterminals in Frankfurt (LCCneo) enthalten waren. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund von geringeren Kursverlusten auf 129 Mio. EUR (-12,2 Prozent).

Das Beteiligungsergebnis stieg insbesondere aufgrund von positiven Ergebnisbeiträgen der nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften um 8,3 Prozent auf 13 Mio. EUR.

Das im Vorjahr durch außerplanmäßige Abschreibungen belastete EBIT verminderte sich um 30 Mio. EUR auf -46 Mio. EUR. Das Adjusted EBIT sank um 95 Mio. EUR auf -45 Mio. EUR.

Die Investitionen verringerten sich im Berichtszeitraum um 84,2 Prozent auf 15 Mio. EUR, was vor allem aus dem Ende der An- und Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der B777F-Flugzeuge im Vorjahr resultierte.

## Entwicklung der Verkehrsgebiete

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in %	Jan. – Juni 2016	Veränderung in P.
Europa	88	-12,0	343	3,4	168	3,6	48,8	0,1
Amerika	387	-23,1	2 763	-1,0	1 743	-7,2	63,1	-4,2
Asien/Pazifik	381	-16,4	2 357	-2,4	1 819	1,8	77,2	3,2
Nahost/Afrika	83	-22,4	575	-1,8	293	-8,6	50,9	-3,8
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>939</b>	<b>-19,5</b>	<b>6 038</b>	<b>-1,4</b>	<b>4 022</b>	<b>-3,0</b>	<b>66,6</b>	<b>-1,1</b>

## Geschäftsfeld Technik

### Kennzahlen Technik

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	April – Juni 2016	April – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 538	2 556	-0,7	1 248	1 307	-4,5
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	815	963	-15,4	409	482	-15,1
EBIT	Mio. €	204	268	-23,9	117	162	-27,8
Adjusted EBIT	Mio. €	204	268	-23,9	117	162	-27,8
EBITDA*	Mio. €	256	318	-19,5	143	187	-23,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	95	42	126,2	60	23	160,9
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	20 657	20 036	3,1	20 657	20 036	3,1

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

**Geschäftstätigkeit** Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt.

**Markt und Wettbewerb** Seit Jahresbeginn stellten weltweit sechs Airlines mit insgesamt 14 Flugzeugen den Flugbetrieb ein, 14 Start-ups mit 26 Flugzeugen nahmen den Betrieb auf. Die weiterhin angespannte Finanzlage der Fluggesellschaften sowie wachsende MRO-Kapazitäten führen zu anhaltend hohem Preisdruck im MRO-Geschäft.

Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEMs (Original Equipment Manufacturer) sowie MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften und unabhängige Anbieter. Zudem ist der Markt weiterhin von Konsolidierungen, sowohl auf der Wettbewerber- als auch auf der Kundenseite, geprägt.

Profitables organisches Wachstum und Wachstum durch strategische Partnerschaften und Akquisitionen bleiben in den kommenden Jahren wesentliche Ziele von Lufthansa Technik. Ein wichtiger Schritt dazu ist die Übernahme des britischen Unternehmens FLYdocs, welches mit seinen digitalen Services Flugzeugbetreiber bei der Verwaltung von Flugzeug- und Wartungsdokumentationen unterstützt. FLYdocs schafft die Voraussetzung für die Entwicklung weiterer innovativer Produkte für Kunden von Lufthansa Technik.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Lufthansa Technik konnte im ersten Halbjahr 2016 19 neue Kunden gewinnen und 167 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 1,2 Mrd. EUR für 2016 und die Folgejahre abschließen. Im Berichtszeitraum wurde die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge auf 3.954 erhöht.

So übernimmt Lufthansa Technik unter anderem die technische Betreuung der neuen Langstreckenflotte von Eurowings. Für bis zu sieben Großraumflugzeuge des Typs A330-200 der Airline werden Leistungen wie Komponentenversorgung, Flugzeugwartung, Engineering und die Versorgung mit Verbrauchsmaterialien erbracht.

Am 22. Juli 2016 haben sich Lufthansa Technik und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gremien über die Zukunft der Triebwerksüberholung am Standort Hamburg geeinigt. Durch die Einführung verschiedener Maßnahmen zur Effizienzsteigerung können langfristig 1.300 Arbeitsplätze gesichert werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, rund 80 Mio. EUR in den Standort zu investieren, um Flugzeugtriebwerke der neuesten Generation technisch überholen und instand setzen zu können.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Die Umsatzerlöse lagen im ersten Halbjahr 2016 mit 2,5 Mrd. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (-0,7 Prozent). Während die Umsätze mit Konzerngesellschaften insbesondere aufgrund der im Vorjahr erfolgreich abgeschlossenen Erneuerung der Langstreckenkabine von Lufthansa Passage rückläufig waren (-15,4 Prozent), konnte der Außenumsatz um 8,2 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR gesteigert werden. Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 120 Mio. EUR unter dem Vorjahr (-17,8 Prozent).

Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2,5 Mrd. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (+0,7 Prozent). Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen preisbedingt um 8,3 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR, der Personalaufwand blieb mit 651 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (+0,3 Prozent).

Das Beteiligungsergebnis sank um 20,0 Prozent auf 8 Mio. EUR.

Im Berichtszeitraum sank das EBIT um 23,9 Prozent auf 204 Mio. EUR. Das Adjusted EBIT sank ebenfalls um 23,9 Prozent auf 204 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch den Wegfall positiver Einmaleffekte nach der abgeschlossenen Kabinenerneuerung von Lufthansa Passage im Vorjahr.

Die Investitionen stiegen um 126,2 Prozent auf 95 Mio. EUR.

## Geschäftsfeld Catering

### Kennzahlen Catering

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	April – Juni 2016	April – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 526	1 448	5,4	807	776	4,0
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	313	309	1,3	167	171	-2,3
EBIT	Mio. €	26	16	62,5	26	17	52,9
Adjusted EBIT	Mio. €	24	26	-7,7	28	29	-3,4
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	61	60	1,7	43	45	-4,4
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	28	39	-28,2	15	24	-37,5
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	35 571	33 614	5,8	35 571	33 614	5,8

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

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

**Geschäftstätigkeit** Die LSG Group ist nach Marktanteil, Qualität und Innovationskraft weltweiter Marktführer im Airline-Catering. Das Unternehmen umfasst 155 Einzelgesellschaften und ist an 211 Flughäfen in 50 Ländern präsent. Das Produktportfolio für Fluggesellschaften wird fortlaufend erweitert. Der Fokus liegt dabei zum einen auf verbraucherorientierten Bordverkaufsprogrammen, die Speisen und Getränke, Boutiqueartikel und auch virtuelle Produkte umfassen. Zum anderen investiert das Unternehmen in den Ausbau seiner Kompetenzen in den Bereichen Beschaffung und Entwicklung von Bordservice-Equipment sowie die Internationalisierung des Betriebs von Airport-Lounges. Gleichzeitig festigt die LSG Group ihre Positionierung in angrenzenden Segmenten wie Dienstleistungen für Zugbetreiber und Lieferungen an Einzelhandelsketten.

**Markt und Wettbewerb** Das Nachfrageverhalten der Fluggesellschaften ist geprägt durch die Veränderung ihrer Servicekonzepte hin zu Bordverkauf, die Segmentierung der einzukaufenden Leistungen auf unterschiedliche Lieferanten sowie hohen Preisdruck. Die LSG Group positioniert sich in diesem Umfeld durch ein einzigartiges Leistungsportfolio sowie hohe Qualitätsorientierung. Zudem wurden umfangreiche Veränderungen in den reifen Märkten Europas eingeleitet, um auch hier wieder nachhaltig profitabel zu wachsen. Dazu zählen das geplante Outsourcing des Bereichs Spüle im Betrieb Frankfurt International sowie die geplanten Schließungen der Betriebe in Dresden zum Jahresende 2016 und in Bremen zum Jahresende 2017. Die im ersten Halbjahr angekündigte geplante Übernahme der gategroup durch HNA Aviation schafft eine Basis für die weitere Konsolidierung der Airline-Catering-Branche.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung** Im Februar 2016 hat die LSG Group die Akquisition der verbleibenden Anteile an Retail inMotion sowie aller Unternehmensanteile an Media inMotion abgeschlossen. Zu den Kernkompetenzen dieser Unternehmen zählen vor allem die Beschaffung und der Vertrieb von Retailprodukten, das Management von Bordverkaufsprogrammen, der durchgängige IT-Support dieser Programme durch unternehmenseigene Software sowie Hardware- und Softwarelösungen für vielfältige Bordunterhaltungsprogramme.

Auf der World Travel Catering & Onboard Services Expo wurde die LSG Group als neue Unternehmensmarke vorgestellt, welche als Dachmarke für das umfangreiche Portfolio des Unternehmens fungiert und gleichzeitig die Differenzierung der verschiedenen Aktivitäten in ihren jeweiligen Märkten ermöglicht. LSG Sky Chefs bleibt als zentrale Catering-Marke für das Kerngeschäft bestehen.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Catering konnten in der ersten Jahreshälfte gesteigert werden. Sie erhöhten sich trotz negativer Wechselkurseffekte vor allem volumenbedingt, unter anderem aufgrund der Eröffnung eines neuen Betriebs in Chicago, gegenüber dem Vorjahr um 5,4 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Gesellschaften trugen mit 19 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei. Der Außenumsatz stieg um 6,5 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Der Innenumsatz wuchs um 1,3 Prozent auf 313 Mio. EUR. Die sonstigen Erträge lagen mit 36 Mio. EUR um 9,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Insgesamt erhöhten sich die Gesamterlöse um 5,5 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Die betrieblichen Gesamtaufwendungen waren mit 1,5 Mrd. EUR 5,3 Prozent höher als im Vorjahr. Der Materialaufwand stieg vornehmlich aufgrund des erhöhten Umsatzvolumens um 5,3 Prozent auf 658 Mio. EUR. Der Personalaufwand stieg um 8,1 Prozent auf 590 Mio. EUR. Neben einer auftragsbezogen gestiegenen Mitarbeiteranzahl trugen auch tariflich bedingte Lohnsteigerungen in der Region Nordamerika sowie Restrukturierungsaufwendungen in der Region Europa zum Anstieg des Personalaufwands bei. Die Abschreibungen lagen mit 35 Mio. EUR vor allem aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen im Vorjahr um 20,5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich hauptsächlich durch das höhere Geschäftsvolumen auf 259 Mio. EUR erhöht (+3,6 Prozent).

Das Beteiligungsergebnis lag mit 6 Mio. EUR um 6 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Die LSG Group konnte in der ersten Jahreshälfte das EBIT um 62,5 Prozent auf 26 Mio. EUR steigern. Das Adjusted EBIT sank um 7,7 Prozent auf 24 Mio. EUR.

Die Investitionen sanken um 28,2 Prozent auf 28 Mio. EUR.

## Sonstige

### Sonstige

		Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	Veränderung in %	April – Juni 2016	April – Juni 2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	215	262	-17,9	111	110	0,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	81	128	-36,7	42	44	-4,5
EBIT	Mio. €	-45	-100	55,0	-8	-19	57,9
Adjusted EBIT	Mio. €	-81	-140	42,1	-44	-47	6,4
EBITDA*	Mio. €	-8	-80	90,0	-13	-10	-30,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	10	8	25,0	5	3	66,7
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	5 943	5 749	3,4	5 943	5 749	3,4

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Der Bereich Sonstige umfasst die Service- und Finanzgesellschaften sowie IT-Gesellschaften und die zentralen Konzernfunktionen der Lufthansa Group.

**Entwicklung der Gesellschaften** AirPlus ist einer der weltweit führenden Anbieter von Lösungen, die das Bezahlen und Auswerten von Geschäftsreisen ermöglichen.

Seit Dezember 2015 gilt in der EU eine neue Verordnung, die eine Senkung der Kreditkartengebühr, der sogenannten Interchange Fee, vorsieht. Um die dadurch verursachten geringeren Einnahmen aufzufangen, hat AirPlus im April 2016 sein Kartenangebot um die auf Transaktionsgebühren basierende AirPlus Travel Expense Card erweitert.

Bei Lufthansa Systems GmbH & Co. KG ist die Entwicklung von Applikationen zur Optimierung von Geschäftsprozessen für ihre mehr als 300 Airline-Kunden ein Tätigkeitsschwerpunkt. Darüber hinaus wird der Beratungs- und Dienstleistungsbereich kontinuierlich ausgebaut. Auf das weiterhin große Interesse an Inflight Entertainment-Angeboten reagiert Lufthansa Systems mit ihrer flexiblen BoardConnect Portable-Lösung, die unter anderem Eurowings ab Sommer 2016 einsetzen wird.

Lufthansa Industry Solutions hat seine strategische Positionierung als IT-Partner für die digitale Transformation von Unternehmen weiter ausgebaut. So erweitert der Dienstleister für IT-Beratung und Systemintegration seine Kompetenzen insbesondere in den Bereichen Internet of Things und Big Data Analytics kontinuierlich und baut sein Angebots- und Leistungsportfolio für seine mehr als 200 Kunden dahingehend aus.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung** Das EBIT von AirPlus lag mit 56,0 Mio. EUR aufgrund von sonstigen Erträgen aus dem Abgang von Beteiligungen deutlich über dem Vorjahreswert (+93,1 Prozent). Das Adjusted EBIT lag, bedingt durch die sinkenden Einnahmen bei der Interchange Fee, um 30,5 Prozent unter dem Vorjahr.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die Nachfolgegesellschaften der früheren Lufthansa Systems AG im Berichtszeitraum ein EBIT in Höhe von 7 Mio. EUR und lagen damit 54 Mio. EUR unter dem Vorjahreszeitraum. Dies ist im Wesentlichen auf eine diesen Gesellschaften im letzten Jahr zuzurechnende positive Kaufpreisanpassung im Rahmen des Verkaufs des Infrastrukturbereichs der ehemaligen Lufthansa Systems AG an die IBM-Gruppe zurückzuführen. Das Adjusted EBIT lag bei 13 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19 Mio. EUR).

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 486 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert (-30,2 Prozent). Die betrieblichen Aufwendungen sanken auf 615 Mio. EUR (-32,0 Prozent). Das EBIT belief sich auf -129 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -209 Mio. EUR), das Adjusted EBIT erreichte -129 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -208 Mio. EUR). Das bessere Ergebnis ist im Wesentlichen durch höhere Kursgewinne im Vergleich zum Vorjahr bedingt.

Für den gesamten Bereich Sonstige war der Berichtszeitraum weiterhin geprägt durch ein positives Kursergebnis, welches in diesem Segment verbucht wird. Die Gesamterlöse sanken auf 1,1 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,4 Mrd. EUR), während die betrieblichen Aufwendungen auf 1,1 Mrd. EUR sanken (Vorjahreszeitraum: 1,5 Mrd. EUR). Das EBIT betrug -45 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -100 Mio. EUR), das Adjusted EBIT -81 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -140 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 2015“ ab [S. 69](#).

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 haben sich im Vergleich dazu folgende wesentliche Veränderungen ergeben:

Der Brexit birgt zum jetzigen Zeitpunkt keine wesentlichen finanzwirtschaftlichen Risiken für die Lufthansa Group.

Die Bedrohungslage für den zivilen Luftverkehr ist angesichts der allgemein angespannten Sicherheitslage und der ersten Anschläge auf zivile Luftfahrzeuge seit über zehn Jahren (Metrojet/ Ägypten, Daallo Airlines/Somalia) gestiegen. Exponiert sind neben Flügen aus kritischen Drittstaaten vor allem auch öffentliche Bereiche der Flughäfen, wie die Anschläge in Brüssel und Istanbul zeigen. Das steigende Terrorismusrisiko in Deutschland und Europa kann neben den unmittelbaren Gefährdungen erhöhte regulatorische Sicherheitsanforderungen sowie weitere Einschränkungen der Reisefreiheit (Schengen, Visa-Erfordernisse) und damit zusätzlichen Aufwand nach sich ziehen. Auch negative Auswirkungen auf das Buchungsverhalten sind insbesondere bei weiteren Anschlägen zu erwarten.

Das Risiko aus Cyber-Angriffen ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der permanente technologische Fortschritt lässt die Zahl digitaler Einbruchversuche ansteigen. Mit dieser Herausforderung gilt es umzugehen. Auch künftig sind weitere Investitionen und Abwehrmaßnahmen zur Cyber-Security notwendig.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen ist weiterhin sehr volatil. Gegenüber dem ersten Quartal 2016 hat sich die Reduzierung des Bewertungszinssatzes für die zu bilanzierenden Pensionsverpflichtungen belastend ausgewirkt. Die erhöhten Pensionsverpflichtungen haben einen negativen Einfluss auf die Finanzkennzahlen, wodurch die Gefahr besteht, das Investment Grade Rating bei Standard & Poor's zu verlieren. Langfristige Entlastungen entstehen durch die Umstellung des Versorgungsmodells von Defined Benefit auf Defined Contribution.

Mit der Flugbegleitergewerkschaft UFO konnten im Rahmen einer Schlichtung Anfang Juli 2016 die wesentlichen offenen Fragen der Alters- und Übergangsvorsorge, der Vergütung, aber auch beispielsweise der künftigen Streitbeilegung für Lufthansa Passage in Tarifverträgen geklärt werden. Weiterhin offen sind wesentliche Fragen mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit, zum Beispiel bei der Alters- und Übergangsvorsorge. Allerdings befindet man sich derzeit in konstruktiven, vertraulichen Gesprächen.

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

## Nachtragsbericht

Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) haben am 5. Juli 2016 in Berlin erklärt, dass sie die Schlichtungsempfehlung des ehemaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck annehmen. Neben einer Einigung zum Vergütungstarifvertrag umfasst die Schlichtungsempfehlung auch die Umstellung der Alters- und Übergangsvorsorge für das Kabinenpersonal von einem Defined-Benefit-System auf ein Defined-Contribution-System. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird dies zu einer Verminderung der im Konzernabschluss zu erfassenden Pensionsrückstellungen führen, die im oberen dreistelligen Millionenbereich anzusiedeln ist. Nach internationalen Rechnungslegungsstandards wird der deutlich überwiegende Teil der Entlastung im laufenden Geschäftsjahr ergebniswirksam als nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand zu erfassen sein und wirkt sich damit positiv auf das EBIT, nicht aber auf das Adjusted EBIT aus.

Am 22. Juli 2016 haben sich Lufthansa Technik und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gremien über die Zukunft der Triebwerksüberholung am Standort Hamburg geeinigt. Durch die Einführung verschiedener Maßnahmen zur Effizienzsteigerung können langfristig 1.300 Arbeitsplätze gesichert werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, rund 80 Mio. EUR in den Standort zu investieren, um Flugzeugtriebwerke der neuesten Generation technisch überholen und instand setzen zu können.

## Prognosebericht

### BIP-Wachstum

in %	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
Welt	2,5	2,7	3,1	3,2	3,3
Europa	1,7	1,2	1,7	1,7	1,8
Deutschland	1,6	1,4	1,6	1,5	1,6
Nordamerika	1,8	2,4	2,4	2,3	2,3
Südamerika	-0,8	1,2	2,5	3,2	3,4
Asien/ Pazifik	4,6	4,5	4,8	4,9	4,9
China	6,5	6,2	6,4	6,4	6,5
Naher Osten	2,3	3,0	3,7	4,1	4,4
Afrika	2,3	3,3	3,9	4,1	4,4

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2016.

\* Prognosewerte.

**Gesamtwirtschaftlicher Ausblick** Nach einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,6 Prozent im Jahr 2015 wird für das Geschäftsjahr 2016 derzeit mit einem Wachstum von 2,5 Prozent gerechnet. Ursache für diese im Vergleich zum Vorjahr geringfügig schwächere wirtschaftliche Entwicklung ist unter anderem die Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in den USA und China. Die am stärksten wachsende Weltregion ist Asien/ Pazifik mit einer erwarteten Wachstumsrate von 4,6 Prozent, gefolgt von Afrika mit 2,3 Prozent. Für Nordamerika wird ein Wachstum von 1,8 Prozent erwartet, während für die südamerikanische Wirtschaft von einer Schrumpfung um 0,8 Prozent ausgegangen wird.

Für Europa wird 2016 ein Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent prognostiziert. Zu den erwarteten wachstumsstärksten Ländern Europas zählen Irland mit 4,1 Prozent, Polen mit 3,4 Prozent, Schweden mit 3,1 Prozent und Spanien mit 2,9 Prozent. Für Deutschland wird eine Wachstumsrate von 1,6 Prozent prognostiziert.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung deuten die Terminkurse auf eine Erwartung leicht steigender Preise. Insgesamt wird das Ölniveau jedoch weiterhin durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Es ist daher auch für das restliche Jahr 2016 mit volatilen Kerosinpreisen zu rechnen.

Die Entwicklung des Euros wird unter anderem maßgeblich von den weiteren Entwicklungen im Rahmen der Austrittsverhandlungen Großbritanniens aus der Europäischen Union abhängen. Aufgrund der erhöhten Unsicherheit ist mit einer hohen Volatilität in den Währungsmärkten zu rechnen. Die Analystenmehrheit geht von einer Fortsetzung der Schwäche des Britischen Pfunds mindestens bis Jahresende 2016 aus. Im US-Dollar, Chinesischen Renminbi, Japanischen Yen und Schweizer Franken erwartet der Consensus eine Seitwärtsbewegung der Kurse, mit einer leichten Tendenz zu einer Stärkung des Euros gegenüber diesen Währungen.

**Branchenausblick** Die IATA rechnet unter Berücksichtigung der Prognosen für das weltweite Wirtschaftswachstum mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 6,2 Prozent für 2016 (Vorjahreszeitraum: 7,4 Prozent), welches sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich darstellen soll. Der Branchenverband prognostiziert das höchste Wachstum für den Mittleren Osten (11,2 Prozent), gefolgt von Asien/ Pazifik (8,5 Prozent), Europa (4,9 Prozent), Afrika (4,5 Prozent), Südamerika (4,2 Prozent) und Nordamerika (4,0 Prozent).

**Ausblick Lufthansa Group** Im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres hat sich das Gesamtergebnis der Lufthansa Group mit einer Ergebnissteigerung gegenüber dem erfolgreichen Vorjahr gut entwickelt. Die Qualität der Ergebnisverbesserung war jedoch nicht zufriedenstellend. Von den operativen Geschäftsfeldern konnte lediglich die Passage Airline Gruppe und dort unter Herausrechnung von Einmaleffekten wiederum nur Lufthansa Passage das Ergebnis verbessern.

SWISS erzielte in einem sehr anspruchsvollen Umfeld einen Ergebnissrückgang im Rahmen der Prognose. Austrian Airlines erzielte eine Ergebnisverbesserung. Unter Herausrechnung eines positiven Einmaleffekts aus einer Transaktion mit dem Flughafen Wien wäre das Ergebnis jedoch rückläufig gewesen. Das Ergebnis von Eurowings litt unter Einmalaufwendungen für die Integration der verschiedenen Flugbetriebe und Folgekosten von operationellen Anlaufschwierigkeiten der Langstreckenflüge. Brussels Airlines und SunExpress, die wesentlichen Beteiligungen im Geschäftsfeld Passage Airlines, waren in ihren Heimatmärkten unmittelbar von starken geopolitischen Einflüssen betroffen und konnten das Niveau ihrer Vorjahresergebnisse ebenfalls nicht halten.

In den weiteren Geschäftsfeldern verzeichnete Lufthansa Cargo einen starken Ergebnismrückgang aufgrund erheblicher Überkapazitäten im Markt. Lufthansa Technik litt unter geringeren Erlösen bei neuen Aufträgen und konnte auch aufgrund des erfolgreichen Abschlusses der Produktmaßnahmen bei Lufthansa Passage und der damit einhergehenden Umsatzrückgänge im Vorjahresvergleich das Ergebnisniveau des Vorjahres nicht halten. Die LSG Group entwickelte sich stabil. Das Geschäftsfeld Sonstige zeigte im Vergleich zum Vorjahr eine deutlich positive Entwicklung, insbesondere aufgrund im Vorjahresvergleich gesunkener Kursverluste.

Die Lufthansa Group bewegte sich im ersten Halbjahr noch im Rahmen der operativen und finanziellen Prognose vom Beginn des Geschäftsjahres.

#### Lufthansa Group erwartet nun ein Adjusted EBIT unter Vorjahr

Insbesondere aufgrund der wiederholten Terroranschläge in Europa und der seit der Bekanntgabe der ursprünglichen Prognose im März gestiegenen politischen und wirtschaftlichen Unsicherheit haben die Vorausbuchungen vor allem auf Langstreckenverbindungen nach Europa deutlich nachgelassen. Eine vollständige Aufholentwicklung hält der Vorstand aus heutiger Sicht für nicht mehr wahrscheinlich. Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat deshalb beschlossen, trotz der über Vorjahr liegenden Ergebnisse im ersten Halbjahr die Gesamtjahresprognose für das Adjusted EBIT von „leicht über Vorjahr“ auf „unter Vorjahr“ abzusenken.

#### Prognose: Entwicklung Kennzahlen Passage Airline Gruppe

	Werte 2015	Prognose 2016
<b>Flüge</b> (Anzahl)	+0,2%	+1,4%*
<b>Kapazität</b> (ASK)	+2,2%	+5,4%*
<b>Absatz</b> (RPK)	+2,7%	geringer als Kapazitätswachstum*
<b>Sitzladefaktor</b> (SLF)	+0,3 P.	rückläufig*
<b>Preisniveau</b> (Durchschnittserlöse) <sup>1)</sup>	-3,5%	deutlich rückläufig
<b>Stückerlöse</b> (RASK) <sup>1)</sup>	-3,0%	deutlich rückläufig, -8% bis -9% im zweiten Halbjahr*
<b>Stückkosten</b> (CASK, exkl. Treibstoff) <sup>1)</sup>	+2,4%	rückläufig, -2% bis -3% im zweiten Halbjahr*

\* Prognose gegenüber Geschäftsbericht 2015 geändert.

<sup>1)</sup> Währungsbereinigt.

Insbesondere im dritten Quartal erwartet der Vorstand eine deutlich schwächere Entwicklung der Stückerlöse im Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe. Der Vorstand geht nun von währungsbereinigten Stückerlösen im zweiten Halbjahr von -8 bis -9 Prozent aus. Das geplante Kapazitätswachstum der Passagier-Airlines im Gesamtjahr wird von 6,0 auf 5,4 Prozent abgesenkt. An seiner Prognose sinkender, um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigter Stückkosten von ca. -2 bis -3 Prozent im zweiten Halbjahr hält der Vorstand unverändert fest. Die Treibstoffkosten werden im zweiten Halbjahr nach aktueller Hochrechnung um ca. 350 Mio. EUR sinken. Die anderen Geschäftsfelder erwarten für das zweite Halbjahr kumuliert ein Ergebnis auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Etwaige Restrukturierungskosten sind in den genannten Zahlen bereits enthalten.

Übergeordnete Makrorisiken durch gesamtwirtschaftliche und geopolitische Entwicklungen bestehen unverändert fort und stellen nach wie vor eine Unsicherheit für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung vor allem der Passage Airline Gruppe dar.

#### Insbesondere die Entwicklung der Passage Airline Gruppe wird im zweiten Halbjahr schwächer erwartet

Aufgrund der zuvor beschriebenen Veränderungen im Markt und der wesentlichen nachteiligen externen Einflussfaktoren erwartet Lufthansa Passage für das Gesamtjahr 2016 nun ein Adjusted EBIT unter Vorjahr. Kontinuierliche Initiativen auf Ertrags- und Kostenseite sowie eine enge Steuerung von Kapazitäten führen unter anderem zu einer positiven Entwicklung der Stückkosten, die allerdings die deutlich unter Vorjahr liegende Nachfrage insgesamt nicht kompensieren kann.

SWISS erwartet für 2016 insbesondere aufgrund der besonderen Währungssituation im Schweizer Franken unverändert ein Adjusted EBIT unter Vorjahr. Die zuvor beschriebenen Veränderungen im Markt und der wesentlichen nachteiligen externen Einflussfaktoren werden das Ergebnis aber stärker belasten als zu Jahresbeginn noch angenommen.

Austrian Airlines erwartet für 2016 unverändert ein Adjusted EBIT über Vorjahr. Treiber der Ergebnisverbesserung ist ein wesentlicher Ertrag aus einem Finanzierungsleasing mit dem Flughafen Wien. Darüber hinaus wirken kontinuierliche Initiativen auf Ertrags- und Kostenseite sowie eine enge Steuerung von Kapazitäten und Vermarktungsaktivitäten positiv, indem sie vor allem die Entwicklung der Stückerlöse stärken sollen. Die zuvor beschriebenen Veränderungen im Markt und der wesentlichen nachteiligen externen Einflussfaktoren werden das Ergebnis aber stärker belasten als zu Jahresbeginn noch angenommen.

Eurowings erwartet für 2016 unverändert ein negatives Adjusted EBIT. Treiber für die negative Ergebnisentwicklung sind vor allem Einmalkosten im Zusammenhang mit dem weiteren Aufbau der Eurowings-Gruppe sowie Kosten für die Erweiterung des Standorts Wien und der Langstreckenverbindungen. Die zuvor beschriebenen Veränderungen im Markt und die wesentlichen nachteiligen externen Einflussfaktoren werden das Ergebnis aber stärker belasten als zu Jahresbeginn noch angenommen.

Die Ergebnisentwicklung bleibt wesentlich abhängig von der Entwicklung des politischen und wirtschaftlichen Umfelds in den Märkten der Passage Airline Gruppe. Alle Airlines der Passage Airline Gruppe sind in der Lage, ihre Kapazitäten an nachhaltige Veränderungen in der Nachfrage anzupassen. Volatile Ölpreise, Wechselkursrisiken sowie Kapazitäts- und Preisentwicklung im Markt sowie Streikrisiken werden das Ergebnisniveau darüber hinaus bestimmen. Die im Geschäftsbericht 2015 genannten Annahmen für die operative Entwicklung der Passage Airline Gruppe wurden mit der Anpassung der Prognose verändert.

**Übrige Geschäftsfelder erwarten stark unterschiedliche Ergebnisentwicklung** Lufthansa Cargo reagiert auf die schwache Markt- und Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr mit einem umfassenden strukturellen Kostensenkungsprogramm und einer angepassten strategischen Ausrichtung. Aufgrund der aktuellen Ergebnisentwicklung erwartet Lufthansa Cargo für 2016 nun ein negatives Adjusted EBIT.

Lufthansa Technik erwartet für 2016 unverändert ein Adjusted EBIT deutlich unter Vorjahr. Wesentliche Gründe hierfür sind nicht wiederkehrende positive Ergebniseffekte im abgelaufenen Geschäftsjahr und der zunehmende Preisdruck im MRO-Geschäft mit der Folge reduzierter Margen, Restrukturierungskosten sowie Kosten für Wachstumsprojekte, insbesondere Innovations- und Technologieprojekte.

Die LSG Group erwartet für 2016 unverändert einen Umsatz leicht über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Das Ergebnis wird durch Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veränderung des Geschäftsmodells mit Fokus auf Europa belastet werden. Die eingeleiteten Programme zur Effizienzsteigerung sowie der Ausbau der Aktivitäten in angrenzenden Märkten werden weiter vorangetrieben.

#### Ergebnisprognosen 2016 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz		Adjusted EBIT	
	Umsatz 2015 in Mio. €	Prognose für 2016	Adjusted EBIT 2015 in Mio. €	Prognose für 2016
Lufthansa Passage	17 944		970	unter Vorjahr*
SWISS	4 542		429	unter Vorjahr*
Austrian Airlines	2 102		52	über Vorjahr*
Eurowings				negatives Ergebnis*
Überleitung	-89		54	
Passage Airline Gruppe	24 499	unter Vorjahr*	1 505	unter Vorjahr*
Logistik	2 355	unter Vorjahr*	74	negatives Ergebnis*
Technik	5 099	leicht über Vorjahr	454	deutlich unter Vorjahr
Catering	3 022	leicht über Vorjahr	99	leicht unter Vorjahr*
Sonstige	484		-370	deutlich über Vorjahr
Innenumsätze/Überleitung	-3 403		55	
<b>Lufthansa Group</b>	<b>32 056</b>	<b>unter Vorjahr*</b>	<b>1 817</b>	<b>unter Vorjahr*</b>

\* Prognose gegenüber Geschäftsbericht 2015 geändert.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – Juni 2016

in Mio. €	Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015*	April – Juni 2016	April – Juni 2015*
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	11 637	12 181	6 402	6 734
Andere Betriebserlöse	3 405	3 184	1 724	1 658
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>15 042</b>	<b>15 365</b>	<b>8 126</b>	<b>8 392</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	58	99	27	23
Sonstige betriebliche Erträge	1 174	1 500	552	663
Materialaufwand	-8 283	-8 644	-4 347	-4 667
Personalaufwand	-3 984	-3 923	-2 027	-2 001
Abschreibungen	-843	-851	-451	-477
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2 636	-3 116	-1 331	-1 370
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>528</b>	<b>430</b>	<b>549</b>	<b>563</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	-23	15	8	28
Übriges Beteiligungsergebnis	13	18	10	16
Zinserträge	22	117	13	23
Zinsaufwendungen	-156	-171	-80	-79
Übrige Finanzposten	114	572	23	74
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-30</b>	<b>551</b>	<b>-26</b>	<b>62</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>498</b>	<b>981</b>	<b>523</b>	<b>625</b>
Ertragsteuern	-58	-13	-80	-88
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>440</b>	<b>968</b>	<b>443</b>	<b>537</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-11	-14	-6	-8
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>429</b>	<b>954</b>	<b>437</b>	<b>529</b>
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>0,92</b>	<b>2,06</b>	<b>0,94</b>	<b>1,14</b>

\* Vorjahreszahlen angepasst.

**Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

Januar – Juni 2016

in Mio. €	Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	April – Juni 2016	April – Juni 2015
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>440</b>	<b>968</b>	<b>443</b>	<b>537</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	287	21	-46
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-21	-548	-22	-28
Folgebewertung von Cashflow Hedges	821	571	773	44
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-4	6	-1	6
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-4	4	-2	-3
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-178	-130	-173	-1
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-3 998	830	-2 643	3 707
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	-	-19	-	-
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-9	-	-9	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	992	-209	641	-1 009
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>	<b>-2 434</b>	<b>792</b>	<b>-1 415</b>	<b>2 670</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)</b>	<b>-1 994</b>	<b>1 760</b>	<b>-972</b>	<b>3 207</b>
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-7	-18	-4	-5
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>-2 001</b>	<b>1 742</b>	<b>-976</b>	<b>3 202</b>

## Konzernbilanz

zum 30. Juni 2016

<b>Aktiva</b>			
in Mio. €	<b>30.06.2016</b>	31.12.2015	30.06.2015
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 258	1 235	1 254
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	443	422	403
Flugzeuge und Reservetriebwerke	14 708	14 591	14 563
Reparaturfähige Flugzeuersatzteile	1 422	1 388	1 244
Übriges Sachanlagevermögen	2 187	2 173	2 086
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	479	520	466
Übrige Beteiligungen	169	201	166
Langfristige Wertpapiere	24	15	30
Ausleihungen und Forderungen	456	516	519
Derivative Finanzinstrumente	1 292	1 234	1 171
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	14	12	13
Effektive Ertragsteuerforderungen	19	19	33
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	2 035	1 200	1 193
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>24 506</b>	<b>23 526</b>	<b>23 141</b>
Vorräte	786	761	715
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 987	4 389	4 796
Derivative Finanzinstrumente	335	440	625
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	190	158	179
Effektive Ertragsteuerforderungen	71	85	106
Wertpapiere	2 683	1 994	2 260
Bankguthaben und Kassenbestände	1 408	1 099	1 223
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	88	10	43
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>10 548</b>	<b>8 936</b>	<b>9 947</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>35 054</b>	<b>32 462</b>	<b>33 088</b>

\* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

<b>Passiva</b>			
in Mio. €	<b>30.06.2016</b>	31.12.2015	30.06.2015
Gezeichnetes Kapital	1 193	1 189	1 185
Kapitalrücklage	203	187	170
Gewinnrücklagen	63	1 612	1 894
Übrige neutrale Rücklagen	1 667	1 082	1 507
Konzernergebnis	429	1 698	954
<b>Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>	<b>3 555</b>	<b>5 768</b>	<b>5 710</b>
Minderheitenanteile	77	77	73
<b>Eigenkapital</b>	<b>3 632</b>	<b>5 845</b>	<b>5 783</b>
Pensionsrückstellungen	10 823	6 626	6 580
Sonstige Rückstellungen	496	526	617
Finanzschulden	5 069	5 031	5 080
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	132	121	107
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 217	1 223	1 263
Derivative Finanzinstrumente	110	307	221
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	385	346	297
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>18 232</b>	<b>14 180</b>	<b>14 165</b>
Sonstige Rückstellungen	911	1 075	933
Finanzschulden	1 478	1 339	712
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 932	4 847	4 953
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4 295	2 901	4 563
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	965	918	1 002
Derivative Finanzinstrumente	525	1 221	863
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	84	136	112
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Vermögensgruppen	–	–	2
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>13 190</b>	<b>12 437</b>	<b>13 140</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>35 054</b>	<b>32 462</b>	<b>33 088</b>

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. Juni 2016

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
<b>Stand am 31.12.2014</b>	<b>1 185</b>	<b>170</b>	<b>407</b>	<b>364</b>	<b>236</b>	<b>314</b>	<b>1 321</b>	<b>1 237</b>	<b>55</b>	<b>3 968</b>	<b>63</b>	<b>4 031</b>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	55	-55	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	954	954	14	968
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-107	287	-	6	186	602	-	788	4	792
<b>Stand am 30.06.2015</b>	<b>1 185</b>	<b>170</b>	<b>300</b>	<b>651</b>	<b>236</b>	<b>320</b>	<b>1 507</b>	<b>1 894</b>	<b>954</b>	<b>5 710</b>	<b>73</b>	<b>5 783</b>
<b>Stand am 31.12.2015</b>	<b>1 189</b>	<b>187</b>	<b>-76</b>	<b>604</b>	<b>236</b>	<b>318</b>	<b>1 082</b>	<b>1 612</b>	<b>1 698</b>	<b>5 768</b>	<b>77</b>	<b>5 845</b>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	4	16	-	-	-	-	-	-	-	20	1	21
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1 466	-1 466	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-232	-232	-8	-240
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	429	429	11	440
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	622	-33	-	-4	585	-3 015	-	-2 430	-4	-2 434
<b>Stand am 30.06.2016</b>	<b>1 193</b>	<b>203</b>	<b>546</b>	<b>571</b>	<b>236</b>	<b>314</b>	<b>1 667</b>	<b>63</b>	<b>429</b>	<b>3 555</b>	<b>77</b>	<b>3 632</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – Juni 2016

in Mio. €	Jan. – Juni 2016	Jan. – Juni 2015	April – Juni 2016	April – Juni 2015
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>	<b>996</b>	<b>828</b>	<b>1 096</b>	<b>825</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern	498	981	523	625
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	843	847	451	474
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	52	40	27	18
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-42	-46	-37	-24
Beteiligungsergebnis	10	-33	-18	-44
Zinsergebnis	134	54	67	56
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-73	-139	-58	-74
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-216	-627	-93	-236
Veränderung Trade Working Capital	989	1 410	249	416
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-2	40	-20	-78
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>2 193</b>	<b>2 527</b>	<b>1 091</b>	<b>1 133</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1 122	-1 447	-517	-671
Investitionen in Finanzanlagen	-13	-49	-12	-10
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeigersatzteilen	-88	-185	-80	-77
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	26	0*	26	0*
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	0*	-84	0*	6
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-32	-1	-30	-1
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	0*	-1	0*	-1
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	51	56	19	35
Zinseinnahmen	83	160	26	36
Erhaltene Dividenden	25	44	22	38
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1 070</b>	<b>-1 507</b>	<b>-546</b>	<b>-645</b>
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-813	-492	-537	-86
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	101	67	33	39
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>	<b>-1 782</b>	<b>-1 932</b>	<b>-1 050</b>	<b>-692</b>
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	1	-	0*	0*
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	743	201	738	19
Rückführung langfristiger Finanzschulden	-505	-434	-301	-116
Gewinnausschüttung	-240	-7	-235	-3
Zinsausgaben	-95	-94	-38	-36
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-96</b>	<b>-334</b>	<b>164</b>	<b>-136</b>
<b>Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>	<b>315</b>	<b>261</b>	<b>205</b>	<b>305</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-9	34	1	-7
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.<sup>1)</sup></b>	<b>1 302</b>	<b>1 123</b>	<b>1 302</b>	<b>1 123</b>
Wertpapiere	2 683	2 260	2 683	2 260
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>3 985</b>	<b>3 383</b>	<b>3 985</b>	<b>3 383</b>
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	995	770	710	342

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2016: in Höhe von 106 Mio. EUR, 2015: in Höhe von 100 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 2016 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 2016 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2016 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 zugrunde lagen. Die erstmals

ab 1. Januar 2016 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2015 beziehungsweise 30. Juni 2015 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Im Zuge einer Überarbeitung der Definition von Nebenerlösen im Flugbetrieb wurden bestimmte, eng mit der Flugleistung zusammenhängende Nebenerlöse ab dem 1. Januar 2016 innerhalb der Umsatzerlöse von den anderen Betriebserlösen in die Verkehrserlöse umgegliedert. Die Vorjahreszahlen einschließlich der Angaben zu Yields und Durchschnittserlösen wurden entsprechend angepasst, die Verkehrserlöse im ersten Halbjahr 2015 wurden um 58 Mio. EUR höher, die anderen Betriebserlöse um 58 Mio. EUR geringer ausgewiesen.

### Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.07.2015 bis 30.06.2016

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
Eurowings Aviation GmbH, Köln	17.07.15		Gründung
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	03.09.15		Gründung
LHAMIP LIMITED, Dublin, Irland	01.12.15		Erstmals konsolidiert
ORIX Himalia Corporation Ltd., Tokio, Japan	15.12.15		Gründung
ORIX Miranda Corporation Ltd., Tokio, Japan	15.12.15		Gründung
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	15.12.15		Gründung
LHAMIW LIMITED, Dublin, Irland	01.02.16		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	10.03.16		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	04.04.16		Gründung
TraviAustria GmbH, Wien, Österreich		22.10.15	Verkauf
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 9, Salzburg, Österreich		14.11.15	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 1, Salzburg, Österreich		01.12.15	Fusion
Raffles Leasing Ltd., Hamilton, Bermuda		30.12.15	Auflösung
Syracuse Ltd., Hamilton, Bermuda		30.12.15	Auflösung
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
LHAMIC LIMITED, Dublin, Irland	31.07.15		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald		28.12.15	Fusion
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Retail inMotion Limited, Dublin, Irland	05.02.16		Anteilsaufstockung von 40 auf 100 Prozent
MIM IFE Limited, Dublin, Irland	05.02.16		Kauf
UAB Airo Catering Services Lietuva, Vilnius, Litauen		21.07.15	Verkauf
LSG Sky Chefs Nürnberg GmbH, Neu-Isenburg		01.09.15	Fusion
<b>Sonstige</b>			
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	31.07.15		Erstmals konsolidiert

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

### Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	30.06.2016	31.12.2015	30.06.2015
<b>Vermögenswerte</b>			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	83	5	28
Finanzanlagevermögen	–	–	–
Sonstiges	5	5	15
<b>Eigenkapital / Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen</b>			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	–	–	2

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im Zwischenlagebericht auf [S. 3–19](#) zu finden.

### 3) Saisonalität

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

### 4) Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

#### Haftungsverhältnisse

in Mio. €	30.06.2016	31.12.2015
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	838	843
Aus Gewährleistungsverträgen	697	872
Aus Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	41	47
	<b>1 576</b>	<b>1 762</b>

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 52 Mio. EUR (31.12.2015: 51 Mio. EUR) verzichtet.

Ende Juni 2016 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 15,8 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2015 betrug das Bestellobligo 16,5 Mrd. EUR.

Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) haben am 5. Juli 2016 in Berlin erklärt, dass sie die Schlichtungsempfehlung des ehemaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck annehmen. Neben einer Einigung zum Vergütungstarifvertrag umfasst die Schlichtungsempfehlung auch die Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Kabinenpersonal von einem Defined-Benefit-System auf ein Defined-Contribution-System. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird dies zu einer Verminderung der im Konzernabschluss zu erfassenden Pensionsrückstellungen führen, die im oberen dreistelligen Millionenbereich anzusiedeln ist. Nach internationalen Rechnungslegungsstandards wird der deutlich überwiegende Teil der Entlastung im laufenden Geschäftsjahr ergebniswirksam als nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand zu erfassen sein und wirkt sich damit positiv auf das EBIT, nicht aber auf das Adjusted EBIT aus.

Am 22. Juli 2016 haben sich Lufthansa Technik und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gremien über die Zukunft der Triebwerksüberholung am Standort Hamburg geeinigt. Durch die Einführung verschiedener Maßnahmen zur Effizienzsteigerung können langfristig 1.300 Arbeitsplätze gesichert werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, rund 80 Mio. EUR in den Standort zu investieren, um Flugzeugtriebwerke der neuesten Generation technisch überholen und instand setzen zu können.

### 5) Finanzinstrumente und Finanzschulden

#### Finanzinstrumente

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

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

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

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

### Vermögenswerte 30.06.2016

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	275	-	275
<b>Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt</b>	-	<b>275</b>	-	<b>275</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	-	<b>1 352</b>	-	<b>1 352</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	226	85	-	311
Fremdkapitalinstrumente	-	2 388	-	2 388
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt</b>	<b>226</b>	<b>2 473</b>	-	<b>2 699</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>226</b>	<b>4 100</b>	-	<b>4 326</b>

Die zum 31. Dezember 2015 in Bewertungsstufe 3 gezeigten finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 24 Mio. EUR sind abgegangen.

### Verbindlichkeiten 30.06.2016

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	-	95	-	95
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	540	-	540
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	-	<b>635</b>	-	<b>635</b>

Zum 31. Dezember 2015 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

### Vermögenswerte 31.12.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	259	-	259
<b>Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt</b>	-	<b>259</b>	-	<b>259</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	-	<b>1 415</b>	-	<b>1 415</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	238	51	24	313
Fremdkapitalinstrumente	-	1 714	-	1 714
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte gesamt</b>	<b>238</b>	<b>1 765</b>	<b>24</b>	<b>2 027</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>238</b>	<b>3 439</b>	<b>24</b>	<b>3 701</b>

### Verbindlichkeiten 31.12.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung	-	85	-	85
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1 443	-	1 443
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	-	<b>1 528</b>	-	<b>1 528</b>

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

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

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

### Finanzschulden

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

### Finanzschulden

in Mio. €	30.06.2016		31.12.2015	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 763	1 784	1 749	1 789
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 296	1 300	1 079	1 095
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 488	3 606	3 542	3 663
	<b>6 547</b>	<b>6 690</b>	<b>6 370</b>	<b>6 547</b>

### 6) Ergebnis je Aktie

		30.06.2016	30.06.2015
<b>„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>0,92</b>	<b>2,06</b>
Konzernergebnis	Mio. €	429	954
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		464 538 697	462 772 266
<b>„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>0,92</b>	<b>2,06</b>
Konzernergebnis	Mio. €	429	954
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		464 538 697	462 772 266

### 7) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 28. April 2016 wurde der im Jahresabschluss 2015 ausgewiesene Bilanzgewinn von 232 Mio. EUR ausgeschüttet. Dies entspricht einer Dividende für das Geschäftsjahr 2015 von 0,50 EUR je Stückaktie.

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.

## 8) Segmentberichterstattung

### Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – Juni 2016

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €								
Außenumsätze	11 008	964	1 723	1 213	14 908	134	–	15 042
davon Verkehrserlöse	10 496	939	–	–	11 435	–	202	11 637
Konzerninnenumsätze	294	12	815	313	1 434	81	–1 515	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>11 302</b>	<b>976</b>	<b>2 538</b>	<b>1 526</b>	<b>16 342</b>	<b>215</b>	<b>–1 515</b>	<b>15 042</b>
Übrige betriebliche Erträge	571	30	120	36	757	865	–390	1 232
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>11 873</b>	<b>1 006</b>	<b>2 658</b>	<b>1 562</b>	<b>17 099</b>	<b>1 080</b>	<b>–1 905</b>	<b>16 274</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>11 436</b>	<b>1 065</b>	<b>2 462</b>	<b>1 542</b>	<b>16 505</b>	<b>1 132</b>	<b>–1 891</b>	<b>15 746</b>
davon Materialaufwand	6 902	691	1 389	658	9 640	79	–1 436	8 283
davon Personalaufwand	2 281	203	651	590	3 725	263	–4	3 984
davon Abschreibungen	696	42	52	35	825	17	1	843
davon sonstige Aufwendungen	1 557	129	370	259	2 315	773	–452	2 636
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>–44</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>–17</b>	<b>7</b>	<b>–</b>	<b>–10</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	–44	11	6	4	–23	1	–1	–23
<b>EBIT</b>	<b>393</b>	<b>–46</b>	<b>204</b>	<b>26</b>	<b>577</b>	<b>–45</b>	<b>–14</b>	<b>518</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>								
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	–51	–1	–	–2	–54	–1	2	–53
Pensionsondereffekte	–	–	–	–	–	–	–	–
Ergebnis Anlagenabgang	3	0*	0*	4	7	37	–2	42
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>441</b>	<b>–45</b>	<b>204</b>	<b>24</b>	<b>624</b>	<b>–81</b>	<b>–14</b>	<b>529</b>
Summe der Adjustments								–11
Übriges Finanzergebnis								–20
Ergebnis vor Ertragsteuern								498
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	11 013	1 117	3 529	1 349	17 008	1 375	862	19 245
davon aus At-Equity- Beteiligungen	113	48	193	119	473	6	–	479
Segmentinvestitionen <sup>3)</sup>	932	15	95	28	1 070	10	87	1 167
davon aus At-Equity- Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	56 119	4 509	20 657	35 571	116 856	5 943	–	122 799

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT siehe Seite 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).

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

## Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – Juni 2015

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €								
Außenumsätze	11 305	1 194	1 593	1 139	15 231	134	–	15 365
davon Verkehrserlöse <sup>4)</sup>	10 792	1 166	–	–	11 958	–	223	12 181
Konzerninnenumsätze	337	13	963	309	1 622	128	–1 750	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>11 642</b>	<b>1 207</b>	<b>2 556</b>	<b>1 448</b>	<b>16 853</b>	<b>262</b>	<b>–1 750</b>	<b>15 365</b>
Übrige betriebliche Erträge	762	15	146	33	956	1 090	–447	1 599
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>12 404</b>	<b>1 222</b>	<b>2 702</b>	<b>1 481</b>	<b>17 809</b>	<b>1 352</b>	<b>–2 197</b>	<b>16 964</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>12 123</b>	<b>1 250</b>	<b>2 444</b>	<b>1 465</b>	<b>17 282</b>	<b>1 468</b>	<b>–2 216</b>	<b>16 534</b>
davon Materialaufwand	7 486	789	1 282	625	10 182	85	–1 623	8 644
davon Personalaufwand	2 258	210	649	546	3 663	263	–3	3 923
davon Abschreibungen	634	104	50	44	832	18	1	851
davon sonstige Aufwendungen	1 745	147	463	250	2 605	1 102	–591	3 116
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>–4</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>0*</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>–1</b>	<b>33</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	–5	11	9	–	15	1	–1	15
<b>EBIT</b>	<b>277</b>	<b>–16</b>	<b>268</b>	<b>16</b>	<b>545</b>	<b>–100</b>	<b>18</b>	<b>463</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>								
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	–5	–66	–	–9	–80	–3	–	–83
Pensionssondereffekte	32	–	–	–	32	–	–	32
Ergebnis Anlagenabgang	1	0*	0*	–1	0*	43	3	46
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>249</b>	<b>50</b>	<b>268</b>	<b>26</b>	<b>593</b>	<b>–140</b>	<b>15</b>	<b>468</b>
Summe der Adjustments								–5
Übriges Finanzergebnis								518
Ergebnis vor Ertragsteuern								981
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	10 269	1 167	3 161	1 313	15 910	1 340	223	17 473
davon aus At-Equity- Beteiligungen	88	47	199	126	460	6	–	466
Segmentinvestitionen <sup>3)</sup>	1 375	95	42	39	1 551	8	–61	1 498
davon aus At-Equity- Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 298	4 660	20 036	33 614	113 608	5 749	–	119 357

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT siehe Seite 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).<sup>3)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen ausgewiesen.<sup>4)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

### Angaben nach Regionen Januar – Juni 2016

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	7 683	3 616	1 877	1 702	290	1 324	298	165	11 637
Andere Betriebserlöse	1 328	464	998	791	146	651	158	124	3 405
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>9 011</b>	<b>4 080</b>	<b>2 875</b>	<b>2 493</b>	<b>436</b>	<b>1 975</b>	<b>456</b>	<b>289</b>	<b>15 042</b>

\* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

### Angaben nach Regionen Januar – Juni 2015<sup>1)</sup>

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse <sup>2)</sup>	7 739	3 543	2 007	1 815	406	1 501	344	184	12 181
Andere Betriebserlöse	1 244	494	859	671	174	588	174	145	3 184
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>8 983</b>	<b>4 037</b>	<b>2 866</b>	<b>2 486</b>	<b>580</b>	<b>2 089</b>	<b>518</b>	<b>329</b>	<b>15 365</b>

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

<sup>2)</sup> Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

### 9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2015 unter „Erläuterung 44“ ab S. 179 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 2015 ab S. 96 und unter „Erläuterung 45“ ab S. 181 des Konzernanhangs 2015 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Der Vorstand, 29. Juli 2016



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Karl Ulrich Garnadt  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub Management



Simone Menne  
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 2016, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

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

Düsseldorf, den 29. Juli 2016

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven  
Wirtschaftsprüferin

Dr. Bernd Roesse  
Wirtschaftsprüfer

## Impressum

### Herausgeber

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

Registereintragung:  
Amtsgericht Köln HRB 2168

### Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)  
Anne Katrin Brodowski  
Patrick Winter

### Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte  
GmbH & Co. KG, Hamburg

ISSN 1616-0231

## Kontakt

### Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

### Frédéric Depeille

+49 69 696–28013

### Patricia Minogue

+49 69 696–28003

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

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

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

## Finanzkalender 2016/2017

### 2016

**2. Nov.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2016

### 2017

**16. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2016

**27. April** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2017

**5. Mai** Hauptversammlung in Hamburg

**2. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2017

**26. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2017

#### Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2016 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 informatischen 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 zugrundeliegenden 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 Zwischenbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

