



Destination

Time

GEMEINSAM				
ZUKUNFT				
GESTALTEN				
1. ZWISCHENBERICHT	JAN.	-	MÄRZ	
	2	0	1	3

Die Lufthansa Group im Überblick

Kennzahlen Lufthansa Group

		Jan. – März 2013	Jan. – März ⁴⁾ 2012	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	6 628	6 619	0,1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	5 337	5 349	-0,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	-359	-359	0,0
EBIT	Mio. €	-497	-397	-25,2
EBITDA	Mio. €	-3	76	
Konzernergebnis	Mio. €	-459	-394	-16,5
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	29 728	29 428	1,0
Eigenkapitalquote	%	15,4	17,7	-2,3 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 702	2 143	-20,6
Operativer Cashflow	Mio. €	976	833	17,2
Investitionen (brutto)	Mio. €	718	592	21,3
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Vergleichbare operative Marge ¹⁾	%	-5,2	-5,2	0,0 P.
EBITDA-Marge	%	0,0	1,1	-1,1 P.
Lufthansa Aktie				
Quartalsschlusskurs	€	15,24	10,50	45,1
Ergebnis pro Aktie	€	-1,00	-0,86	-16,3
Leistungsdaten²⁾				
Fluggäste	Tsd.	21 631	21 990	-1,6
Sitzladefaktor	%	76,1	74,2	2,0 P.
Fracht und Post	Tsd. t	461	493	-6,6
Fracht-Nutzladefaktor	%	70,5	69,9	0,6 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	9 207	9 597	-4,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 750	6 842	-1,3
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,3	71,3	2,0 P.
Flüge	Anzahl	234 286	250 577	-6,5
Mitarbeiter³⁾				
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	116 516	117 198	-0,6

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

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

³⁾ Exkl. bmi.

⁴⁾ Vorjahreszahlen aufgrund von IAS 19R angepasst.

Veröffentlichungstag: 2. Mai 2013.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	37	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	38	Impressum/Kontakt
22	Zwischenabschluss		Finanzkalender 2013/2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

es sind auch weiterhin bewegte Zeiten für unsere Lufthansa.

Zum einen haben uns ein langer Winter und zahlreiche Streiks intensiv im Tagesgeschäft beschäftigt. Zum anderen haben wir im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE bereits am Anfang des Jahres weitreichende Beschlüsse gefasst. Dazu gehört neben der Schließung von Standorten in Deutschland und der umfassenden Restrukturierung ganzer Konzernbereiche auch der Vorschlag an die Hauptversammlung, in diesem Jahr keine Dividende auszusütten. All dies ist notwendig, um die Lufthansa Group stark zu machen für eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung im Sinne unserer Aktionäre und der ganz überwiegenden Mehrheit unserer Mitarbeiter.

Einige wesentliche Meilensteine von SCORE haben wir in diesem Jahr bereits erreicht. So liegt zum Beispiel die Überführung der dezentralen Verkehre in unsere Tochter Germanwings vor dem angestrebten Zeitplan. SWISS hat bereits Einheiten in Shared Services Center überführt und somit ihre Organisation gestrafft. Die Restrukturierung bei Austrian Airlines schreitet mit dem Abbau von doppelten Verwaltungsstrukturen voran. Lufthansa Technik verschlankt die kaufmännischen Verwaltungsfunktionen erheblich und alle anderen Gruppengesellschaften machen ebenfalls große Fortschritte bei ihren SCORE-Maßnahmen.

All dies ist nötig, um die Zukunft der Lufthansa Group zu sichern, wettbewerbsfähig zu bleiben und unseren Kunden erstklassige Produkte bieten zu können. Dazu investieren wir in die umfassende Erneuerung unserer Flotte und reduzieren mit modernem, effizientem Fluggerät den Treibstoffverbrauch und die Lärmemissionen. Im vergangenen Quartal haben wir eine weitreichende

Flottenbestellung beschlossen, die unseren Wachstums- und Ersatzbedarf an Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen bis 2025 umfasst. Mit den neuen Flugzeugen leisten wir einen wesentlichen Beitrag zu ökonomischerem Fliegen und zur Verbesserung des Umweltschutzes. Gleichzeitig dienen die Erneuerung der Flotte und die laufende Modernisierung unserer Produkte der Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group. Als innovativer Branchenführer möchten wir auch künftig eine aktive und gestaltende Rolle in unserer Industrie einnehmen.

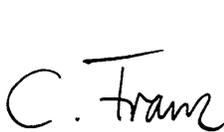
2013 ist das Jahr, in dem wir zeigen wollen, dass wir unsere ehrgeizigen Pläne umsetzen können. Bis 2015 wollen wir mit einem operativen Gewinn von 2,3 Mrd. EUR auf ein ganz neues Profitabilitätsniveau kommen. Die aktuellen Fortschritte stimmen uns zuversichtlich.

Das weiterhin restriktive Kapazitätsmanagement bei den Fluggesellschaften hat eine positive Wirkung auf die Ergebnisse. Die Service-Gesellschaften tragen ebenfalls stabil zu unseren Ergebnissen bei.

Dennoch machen uns exogene Faktoren, die wir nicht beeinflussen können, wie etwa die Währungsentwicklung, die konjunkturelle Lage oder die hohen Treibstoffpreise, nach wie vor zu schaffen.

Deshalb können und werden wir in unseren Anstrengungen nicht nachlassen und weiter konsequent an der Neuausrichtung der Lufthansa Group arbeiten.

Begleiten Sie uns weiter auf unserer spannenden Reise in bewegten Zeiten. Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen!



Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender



Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services



Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines und
Konzern-Personalpolitik



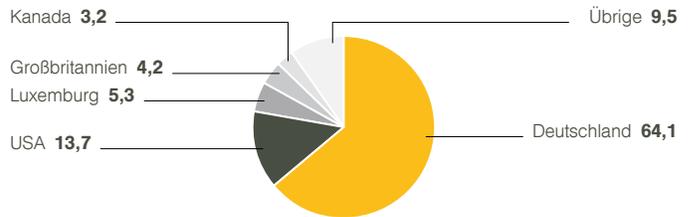
Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Lufthansa Aktie

Der deutsche Aktienmarkt konnte den positiven Trend aus der zweiten Jahreshälfte 2012 im ersten Quartal 2013 nur verlangsamt fortsetzen. Der DAX stieg bis Quartalsende um 2,4 Prozent auf 7.795 Punkte. Die Lufthansa Aktie entwickelte sich stärker. Sie verzeichnete ein Plus von 7,0 Prozent und notierte am 31. März 2013 bei 15,24 EUR. Trotz des jüngsten Kursanstiegs sehen die Analysten weiteres Kurspotenzial. Vor allem aufgrund der ersten Erfolge von SCORE und der Bekräftigung des Ziels von 2,3 Mrd. EUR operativen Gewinns in 2015 erhöhten sie im Durchschnitt das Kursziel für die Lufthansa Aktie um 24,5 Prozent auf 16,85 EUR (13,53 EUR per 31. Dezember 2012).

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, die Dividende für das Geschäftsjahr 2012 auszusetzen. Die vollständige Gewinnthesaurierung dient der Stärkung des Finanzprofils der Lufthansa Group und soll so die Umsetzung des SCORE-Restrukturierungsprogramms unterstützen. Sobald eine nachhaltige Umkehr des rückläufigen Ergebnis- und Margentrends erreicht wird, sollen die Aktionäre wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 31.03.2013 in %

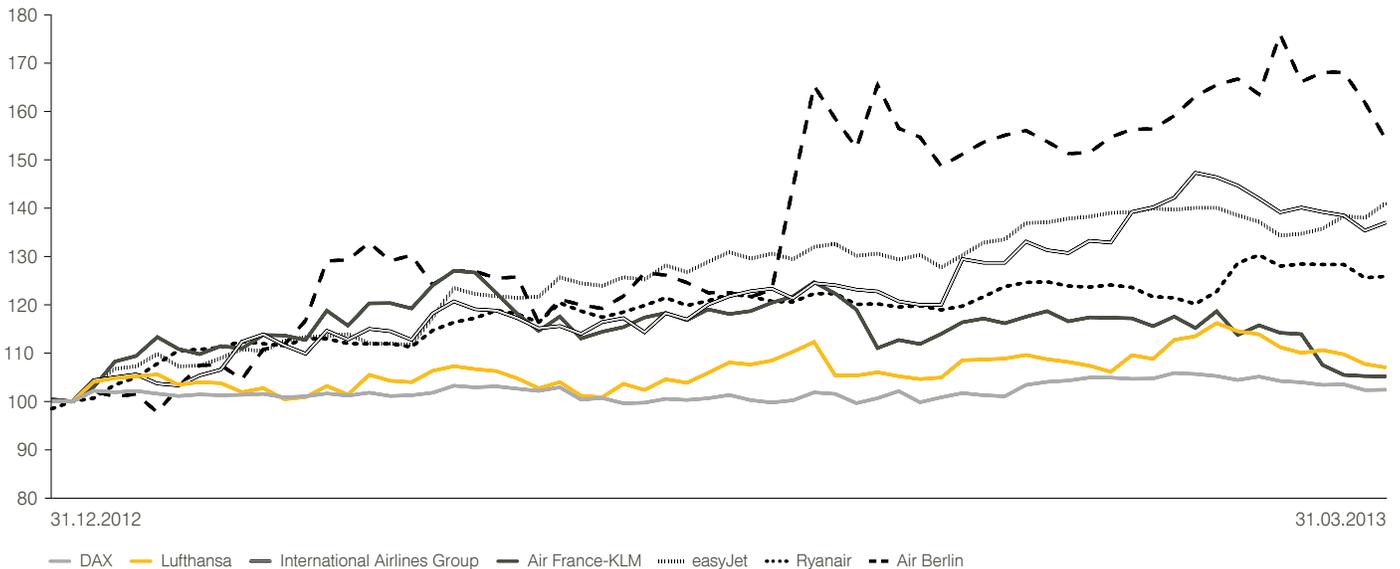


Streubesitz: 100 %

Die Lufthansa Aktie befand sich per Quartalsende weiterhin zu 100 Prozent im Streubesitz. 64,1 Prozent der Aktien wurden von deutschen Investoren gehalten. Die größten Einzelaktionäre waren BlackRock Inc. mit 5,43 Prozent und Templeton Global Advisors Limited mit 5,00 Prozent.

Informationen zu Analystenempfehlungen und der Aktionärsstruktur werden regelmäßig aktualisiert auf unserer Website unter investor-relations.lufthansagroup.com veröffentlicht.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2012, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

Gesamtwirtschaftliche Lage Die Weltwirtschaft ist im ersten Quartal weiter gewachsen, wenn auch in geringerem Maße als im Vorjahreszeitraum. Die einzelnen Regionen entwickelten sich jedoch stark unterschiedlich.

BIP-Wachstum 2013* gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.04.2013.
* Prognosewerte.

Insbesondere Schwellenländer erzielten positive Wachstumsraten, während die entwickelten Volkswirtschaften ein deutlich geringeres Wachstum verzeichneten. In Europa wurde durch die Staatsschuldenkrise in der Eurozone sogar eine Rezession beobachtet. Die Weltwirtschaft wuchs im ersten Quartal um circa 2,2 Prozent.

Seit Anfang des Jahres ist der Ölpreis von 111 USD/bbl auf 110 USD/bbl zum 31. März 2013 leicht gefallen. Der Durchschnittspreis im ersten Quartal von rund 113 USD/bbl lag um 5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Gleichzeitig bewegte sich der Jet Fuel Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin) auf einem rund 16 Prozent höheren Niveau als im Vorjahr. Insgesamt sank der Kerosinpreis im Durchschnitt um circa 2 Prozent gegenüber Vorjahr, siehe Tabelle auf [S. 3](#). Aus der Preissicherung resultierten Verluste in Höhe von 25 Mio. EUR. Die Treibstoffkosten betragen insgesamt 1,7 Mrd. EUR.

Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf. Auf der Kostenseite wirkte sich der leicht abgewertete US-Dollar positiv aus, während sich erlösseitig neben dem Britischen Pfund und dem Schweizer Franken vor allem der stark abgewertete Japanische Yen negativ auswirkte. Währungseffekte entlasteten das operative Ergebnis im ersten Quartal insgesamt mit 6 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	31.03.2013
ICE Brent	in USD/bbl	107,45	118,9	112,55	110,02
Kerosin	in USD/t	953,75	1 103,75	1 029,89	983,5
USD	1 EUR/USD	1,2772	1,3671	1,3199	1,2819
JPY	1 EUR/JPY	113,9100	126,7000	121,5955	120,7800
GBP	1 EUR/GBP	0,8114	0,8739	0,8504	0,8437
CHF	1 EUR/CHF	1,2079	1,2484	1,2280	1,2166

Branchenentwicklung Das konjunkturelle Wachstum im ersten Quartal wirkte sich positiv auf den globalen Passagierverkehr aus. So stiegen in den ersten zwei Monaten des Jahres die verkauften Passagierkilometer aller Fluggesellschaften weltweit um 3,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Europäische Fluggesellschaften konnten lediglich ein Wachstum von 1,0 Prozent erzielen.

Auch das Premium-Segment entwickelte sich branchenweit positiv. In den ersten zwei Monaten des Jahres wuchs der Premium-Verkehr um 2,3 Prozent gegenüber Vorjahr.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich im ersten Quartal deutlich verhaltener als der globale Passagierverkehr. Insgesamt lagen die verkauften Tonnenkilometer nach den ersten zwei Monaten gleichauf mit dem Vorjahresniveau. Die europäischen Frachtfluggesellschaften hatten in diesem Zeitraum einen Rückgang von 2,2 Prozent zu verzeichnen.

Das Jahr 2012 war dadurch gekennzeichnet, dass Airlines ihre Kapazitäten in einem geringeren Maße ausweiteten, als die Nachfrage zunahm. Die IATA geht davon aus, dass dieser Trend auch im Jahr 2013 anhalten und wesentlich dazu beitragen wird, die Profitabilität der Airline-Industrie zu steigern. Der größte Teil des Gewinnwachstums soll aus dem Passagiergeschäft resultieren.

Das erste Quartal 2013 stand für die Airline-Branche im Zeichen von Restrukturierungen und einer weiteren Konsolidierung. So schreiten die Restrukturierungsbemühungen der großen europäischen Wettbewerber Air France-KLM und IAG voran. Die Konsolidierung wurde unter anderem durch IAG vorangetrieben, die im April 2013 die Mehrheit an der spanischen Low-Cost-Fluggesellschaft Vueling übernommen hat. In Nordamerika kündigten American Airlines und US Airways ihre Fusion zur dann weltgrößten Airline an. Emirates und Qantas starteten zu Beginn des zweiten Quartals ihre angekündigte Partnerschaft, die vor allem eine verstärkte gemeinsame Nutzung des Hubs Dubai für den Verkehr zwischen Australien und Europa vorsieht.

Nachdem Delta Airlines bereits 2012 die Übernahme einer 49-prozentigen Beteiligung an Virgin Atlantic angekündigt hatte, wird derzeit ein Joint Venture der beiden Airlines für Nordatlantik-Strecken geplant, das später im Verlauf des Jahres in Kraft treten soll. Die brasilianische TAM kündigte indes an, im Zuge ihrer Fusion mit der chilenischen LAN, die Star Alliance im Jahr 2014 zugunsten einer Mitgliedschaft im Bündnis oneworld zu verlassen.

Geschäftsverlauf

Überblick Das erste Quartal des Geschäftsjahres war für die Lufthansa Group maßgeblich von der andauernden Staatsschuldenkrise in der Eurozone und volatilen Fremdwährungsentwicklungen, weiterhin hohen Treibstoffkosten sowie den Auswirkungen der Streiks der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di bei Gesellschaften der Lufthansa Group und bei dem Sicherheitspersonal an verschiedenen deutschen Flughäfen geprägt. Darüber hinaus war das erste Quartal gegenüber Vorjahr durch saisonale Verschiebungen geprägt. Der Februar war einen Tag kürzer und die deutschen Osterferien lagen, anders als im Vorjahr, in diesem Jahr vollständig im März.

Der Umsatz der Lufthansa Group stieg trotz dieser negativen Einflussfaktoren durch das erfolgreiche Kapazitäts- und Erlösmanagement leicht an. Das operative Ergebnis erreichte exakt den Wert des Vorjahres. Das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe schaffte es im traditionell schwachen ersten Quartal nicht in die Gewinnzone, konnte aber sein operatives Ergebnis merklich verbessern. Im Geschäftsfeld Logistik konnte durch striktes Kapazitätsmanagement ein signifikant höherer Ergebnisbeitrag als im Vorjahr erzielt werden. Auch das Geschäftsfeld Technik konnte seinen operativen Gewinn deutlich steigern. Die Geschäftsfelder Catering und IT Services erzielten jeweils kleine operative Gewinne.

Wesentliche Ereignisse Im Rahmen der laufenden Tarifverhandlungen für die rund 33.000 Mitarbeiter des Bodenpersonals der Lufthansa Group in Deutschland hatte die Gewerkschaft ver.di für den 21. März 2013 zu einem flächendeckenden Warnstreik aufgerufen. Infolgedessen hat die Lufthansa Passage an diesem Tag nahezu 670 Deutschland- und Europaflüge zwischen 5 und 12 Uhr an den betroffenen Flughäfen streichen müssen.

Die Gewerkschaft ver.di rief im Januar und Februar auch mehrfach zu Streiks im Rahmen der Tarifverhandlungen für die Beschäftigten der privaten Sicherheitsdienste an einzelnen Flughäfen auf. Dies hat den Betriebsablauf einiger Konzerngesellschaften an diesen Standorten massiv behindert. Auch hier waren Flugausfälle die Folge.

Im Zuge der Tarifverhandlungen für die Piloten von Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings fanden bislang erste Gespräche mit der Vereinigung Cockpit (VC) statt. Beide Parteien arbeiten weiterhin daran, die Tarifrunde zeitnah zu beenden.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung vom 13. März 2013 dem Kauf von insgesamt 108 neuen Flugzeugen für den Konzern zugestimmt und folgt damit dem Beschluss des Vorstands vom 19. Februar 2013. Mit der Bestellung deckt die Lufthansa Passage nach heutigem Kenntnisstand ihren Wachstums- und Ersatzbedarf im Kontinentalverkehr bis 2025 ab. Der Erwerb der Flugzeuge und ein modernes Produkt sind wichtige Differenzierungsmerkmale im wettbewerbsintensiven Passagiergeschäft. Zudem zeichnen sich die bestellten Flugzeuge, vornehmlich aus der Airbus A320-Familie der nächsten Generation, durch einen geringeren Treibstoffverbrauch und geringe Lärmemissionen aus. Die Finanzierung der Flugzeuge soll aus den liquiden Mitteln des Konzerns oder über externe Finanzierung erfolgen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlugen der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 vor, die Dividende für das Geschäftsjahr 2012 auszusetzen und den Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von 296 Mio. EUR vollständig zu thesaurieren. Dies dient der Stärkung des Finanzprofils der Lufthansa Group und soll so die Umsetzung des SCORE-Restrukturierungsprogramms unterstützen. Sobald eine nachhaltige Umkehr des rückläufigen Ergebnis- und Margentrends erreicht wird, sollen die Aktionäre wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden.

SCORE Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE hat die Lufthansa Group zu Beginn des Jahres 2013 weitreichende strukturelle Veränderungen in der Administration beschlossen. Mehrere Standorte sollen im Rahmen der Verlagerung von Arbeitsplätzen der Bereiche Finanzen, Einkauf und Personal in in- und ausländische Shared Services Center geschlossen werden, darunter die Hauptverwaltung des Konzerns in Köln mit 365 Arbeitsplätzen und der Unternehmenssitz der Lufthansa Revenue Services GmbH (LRS) in Norderstedt mit 350 Arbeitsplätzen. Die Umsetzung soll bis 2017 erfolgen. Die Entscheidung über den künftigen Unternehmenssitz der Lufthansa Group wird zu einem späteren Zeitpunkt getroffen. Am Standort Hamburg sollen 80 Prozent der knapp 200 Arbeitsplätze der Konzernverwaltung in ein spezialisiertes Dienstleistungsunternehmen überführt werden. Die Gespräche mit den Mitbestimmungsgremien haben bereits begonnen.

Bei Lufthansa Technik sollen in Deutschland rund 650 Stellen in der Verwaltung abgebaut werden.

Lufthansa CityLine prüft die Verlagerung der Unternehmenszentrale von Köln nach München. Ausschlaggebend für diese Entscheidung ist die Überprüfung der Zusammenlegung der Verwaltung mit dem operationellen Schwerpunkt, der sich in den letzten Jahren nach München verlagert hat. Eine Entscheidung dazu steht noch aus.

Diese Maßnahmen und weitere Projekte in den einzelnen Geschäftsfeldern unterstreichen die konsequente Umsetzung von SCORE mit dem Ziel, die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group zu wahren und zu stärken.

Mitarbeiter und Management Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung im März 2013 die Bestellung von Carsten Spohr, Mitglied des Vorstands und seit 2011 verantwortlich für das Ressort Lufthansa Passage, bis Dezember 2018 verlängert.

Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats empfiehlt der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 als Nachfolger für die mit Ablauf der Hauptversammlung 2013 altersbedingt nicht zur Wiederwahl anstehenden Aufsichtsratsmitglieder Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber, Aufsichtsratsvorsitzender, und Dr. Klaus G. Schlede die Kandidaten Wolfgang Mayrhuber, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, und Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender des Vorstands der Merck KGaA und ehemaliger Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG.

Änderungen im Berichtsstandard und im Konsolidierungskreis Veränderungen im Berichtsstandard haben sich durch die seit 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden IAS 19R „Leistungen an Arbeitnehmer“ sowie IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ ergeben. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen wurden im Interesse einer besseren Vergleichbarkeit so ermittelt, als wären die neuen beziehungsweise veränderten Standards bereits im Vorjahr angewendet worden. Für weitere Informationen siehe Anhang ab [S. 28](#).

Aus den darüber hinaus erstmals ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich im vorliegenden Zwischenbericht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben. Für weitere Informationen siehe Anhang ab [S. 28](#).

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2012 beziehungsweise 31. März 2012 sind in der Tabelle auf [S. 28](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group*

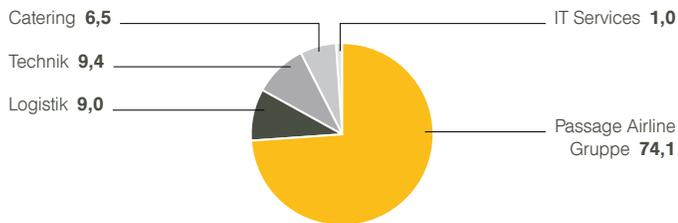
		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	21 631	21 990	-1,6
Angebote Sitzkilometer	Mio.	58 111	59 714	-2,7
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	44 247	44 281	-0,1
Sitzladefaktor	%	76,1	74,2	2,0
Fracht / Post	Tsd. t	461	493	-6,6
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	3 390	3 580	-5,3
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2 391	2 504	-4,5
Fracht-Nutzladefaktor	%	70,5	69,9	0,6
Angebote Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	9 207	9 597	-4,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	6 750	6 842	-1,3
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,3	71,3	2,0 P.
Flüge	Anzahl	234 286	250 577	-6,5

* Vorjahreszahlen angepasst.

Veränderter Bilanzierungsstandard IAS 19 Die ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendende Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) hatte erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Ertragslage im vorliegenden Zwischenbericht. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen zum ersten Quartal 2012 wurden entsprechend den geltenden IFRS so ermittelt, als wären die neuen beziehungsweise veränderten Standards bereits im Vorjahr angewendet worden. Durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste sowie den Entfall der ratierlich nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen wurde der Dienstzeitaufwand für das erste Quartal 2012 um 23 Mio. EUR vermindert ausgewiesen. Wegen der veränderten Bilanzierung von Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen erhöhte sich der für das erste Quartal 2012 dargestellte Personalaufwand um 2 Mio. EUR. Demgegenüber führte die Umstellung der Planertragservartung auf den zu Beginn des Vorjahres geltenden Rechnungszins für das erste Quartal 2012 zu einer Erhöhung des Nettozinsaufwands um 14 Mio. EUR. Durch die Anpassung der Vorjahreszahlen wurde das Ergebnis vor Ertragsteuern für das erste Quartal 2012 um insgesamt 7 Mio. EUR und das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. EUR höher ausgewiesen.

Aufgegebener Geschäftsbereich Aufgrund des zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an die IAG wurde die British Midland Ltd. in den Konzernabschlüssen 2011 und 2012 nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufgegebenen Geschäftsbereich ausgewiesen.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 31.03.2013)



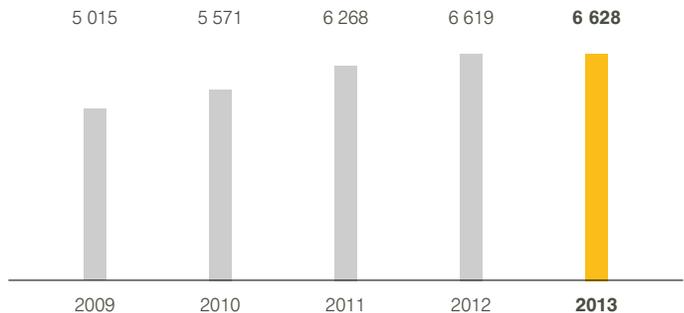
Die gesonderte Darstellung umfasste für das Vorjahresquartal neben dem laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern im ersten Quartal 2012 auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergab. Zu den Einzelheiten des Vorjahresergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich wird auf die Erläuterungen im Konzernanhang verwiesen.

Umsatz und Erträge Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group hat sich im ersten Quartal 2013 gegenüber dem Vorjahreszeitraum sowohl im Passagier- als auch im Frachtgeschäft verringert. So beförderten die Fluggesellschaften des Konzerns mit insgesamt rund 21,6 Mio. weniger Passagiere (-2,3 Prozent), die Beförderung von Fracht und Post ging sogar um 6,6 Prozent auf 461 Tsd. Tonnen zurück. Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Umsatz und Erträge

	Jan. – März 2013 in Mio. €	Jan. – März 2012 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	5 337	5 349	-0,2
Andere Betriebserlöse	1 291	1 270	1,7
Umsatzerlöse	6 628	6 619	0,1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	34	45	-24,4
Sonstige betriebliche Erträge	541	516	4,8
Summe betriebliche Erträge	7 203	7 180	0,3

Umsatz in Mio. € (Jan. – März)



Aufgrund der reduzierten Verkehrsleistungen und eines damit einhergehenden geringfügigen Absatzzurückgangs lagen die Verkehrserlöse im ersten Quartal mit 5,3 Mrd. EUR leicht um 0,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Dabei wirkten sich höhere Preise (inklusive Treibstoffzuschlag und Luftverkehrssteuer) mit 0,9 Prozent erlössteigernd aus, während eine reduzierte Menge (-0,7 Prozent) sowie negative Währungseffekte (-0,4 Prozent) zu Erlösminderungen führten. Von den Verkehrserlösen entfielen 4,6 Mrd. EUR (+0,8 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 580 Mio. EUR (-8,4 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Mit 1,3 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse um 1,7 Prozent über dem Vorjahreswert. Davon erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik 626 Mio. EUR (+5,0 Prozent), Catering 433 Mio. EUR (-0,9 Prozent) und IT Services 63 Mio. EUR (+6,8 Prozent). Auf die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 169 Mio. EUR (-5,1 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

In der Folge blieben die Umsatzerlöse des Konzerns mit 6,6 Mrd. EUR (+0,1 Prozent) nahezu auf Vorjahresniveau. In der obigen Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz erhöhte sich auf 74,1 Prozent (+0,5 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen können Sie der Segmentberichterstattung ab [S. 35](#) entnehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 4,8 Prozent auf 541 Mio. EUR. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Auflösung von im Vorjahr vorzunehmenden Wertberichtigungen auf sonstige Vermögensgegenstände. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahresquartal.

Die gesamten betrieblichen Erträge stiegen somit geringfügig um 23 Mio. EUR oder 0,3 Prozent auf 7,2 Mrd. EUR.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 129 Mio. EUR (+1,7 Prozent) auf insgesamt 7,7 Mrd. EUR. Dabei verzeichnete der Materialaufwand einen Rückgang um insgesamt 1,6 Prozent auf 4,1 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands wuchsen die Treibstoffkosten trotz gesunkener Verkehrsleistungen um 2,2 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR. Neben den (nach Sicherung) um 7,8 Prozent gestiegenen Treibstoffpreisen wirkte auch die Entwicklung des US-Dollars mit 1,0 Prozent aufwands erhöhend. Die gesunkene Menge wirkte sich mit 6,6 Prozent hingegen aufwandsentlastend aus. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 25 Mio. EUR. Bei den übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ergab sich ein Rückgang um 4,8 Prozent auf 617 Mio. EUR.

Aufwendungen

	Jan. – März 2013 in Mio. €	Jan. – März 2012 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	4 102	4 170	-1,6
davon Treibstoff	1 660	1 624	2,2
davon Gebühren	1 174	1 200	-2,2
davon Operating Lease	21	36	-41,7
Personalaufwand	1 787	1 713	4,3
Abschreibungen	490	463	5,8
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1 288	1 192	8,1
Summe betriebliche Aufwendungen	7 667	7 538	1,7

Die Gebühren gingen insbesondere infolge der gesunkenen Verkehrsleistungen um 2,2 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR zurück. Hervorzuheben sind hierbei die Entwicklung der Flugsicherungsgebühren (-4,2 Prozent), der Start- und Landegebühren (-3,8 Prozent) sowie der Luftverkehrssteuer (-8,4 Prozent). Die übrigen bezogenen Leistungen lagen insbesondere aufgrund verminderter Charteraufwendungen mit 651 Mio. EUR um 6,7 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand stieg bei einer – ohne die Mitarbeiter der bmi – im Durchschnitt um 0,6 Prozent auf 116.516 gesunkenen Anzahl der Mitarbeiter um 4,3 Prozent. Dieser Anstieg ist insbesondere auf Restrukturierungskosten im Rahmen von SCORE sowie auf zinsatzbedingt erhöhte Zuführungen zu Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Die Abschreibungen erhöhten sich auf 490 Mio. EUR (+5,8 Prozent). Dabei gingen die planmäßigen Abschreibungen von Flugzeugen um 1,8 Prozent auf 336 Mio. EUR zurück, während die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge auf 75 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR) zulegen. Sie betrafen vier Airbus A340-300, fünf Boeing 737-500, drei B737-300 und vier Canadair Regional Jet 700, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind.

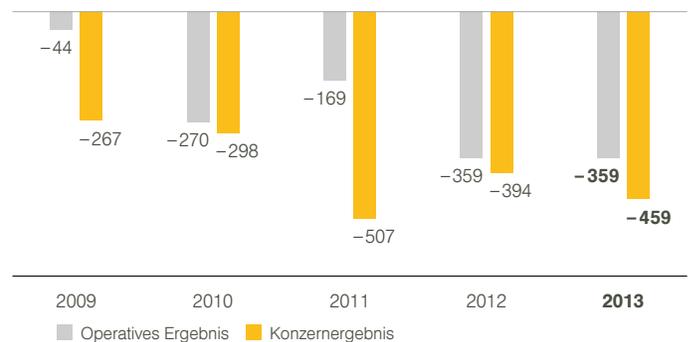
Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 5 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) auf zwei Boeing 747-400 und einen Airbus A340-300, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit insgesamt 1,3 Mrd. EUR um 8,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Der Anstieg entfällt im Wesentlichen auf höhere Kursverluste (+105 Mio. EUR), denen vor allem geringere Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (-22 Mio. EUR) und verminderte Agenturprovisionen (-14 Mio. EUR) gegenüberstanden. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Ergebnisentwicklung Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ging um 106 Mio. EUR auf -464 Mio. EUR zurück. Das regelmäßig um die in der Tabelle auf [S. 8](#) enthaltenen Positionen bereinigte operative Ergebnis betrug unverändert zum Vorjahr -359 Mio. EUR. Die vergleichbare operative Marge blieb mit -5,2 Prozent ebenfalls auf Vorjahresniveau. Sie resultiert aus dem Verhältnis von operativem Ergebnis zuzüglich der Erträge aus Rückstellungsaufösungen zu Umsatzerlösen.

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich im Berichtszeitraum um 19 Mio. EUR auf -4 Mio. EUR. Ursache hierfür waren vor allem die um 26 Mio. EUR verminderten Verluste aus der Equity-Bewertung, die vorwiegend durch die Beteiligungen an SN Airholding, SunExpress und der Terminal 2 Betriebsgesellschaft geprägt war. Das Zinsergebnis entwickelte sich ebenfalls positiv und betrug -83 Mio. EUR (Vorjahr: -97 Mio. EUR).

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



Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten ging um 13 Mio. EUR auf –29 Mio. EUR zurück. Auf die ergebniswirksam zu erfassenden Marktwertveränderungen von Finanzderivaten entfielen dabei Aufwendungen von 29 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider und betrug zum Ende des ersten Quartals –497 Mio. EUR (Vorjahr: –397 Mio. EUR).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verminderte sich um 86 Mio. EUR auf –580 Mio. EUR. Aufgrund des negativen Vorsteuerergebnisses führten die Ertragsteuern zu einer Ergebnisentlastung von 125 Mio. EUR (Vorjahr: 101 Mio. EUR). Nach Abzug von Minderheitsanteilen (4 Mio. EUR) ergab sich ein Konzernergebnis von –459 Mio. EUR (Vorjahr: –394 Mio. EUR). Das Ergebnis je Aktie errechnet sich entsprechend mit –1,00 EUR (Vorjahr: –0,86 EUR).

Cashflow und Investitionen

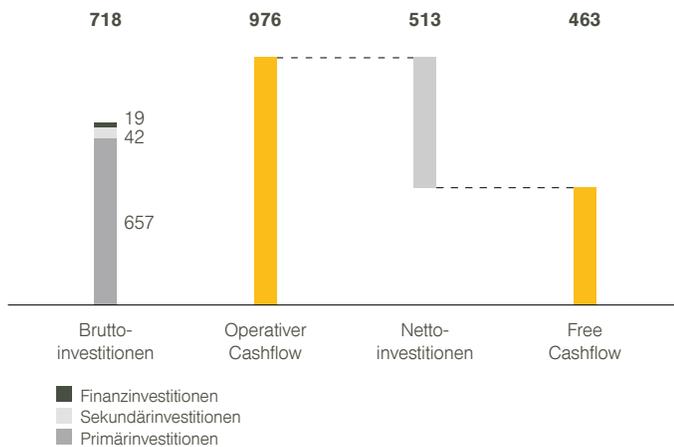
Im ersten Quartal 2013 steigerte die Lufthansa Group den operativen Cashflow auf 976 Mio. EUR (Vorjahr: 833 Mio. EUR). Ausgehend von einem um 86 Mio. EUR verminderten Ergebnis vor Ertragsteuern, ergab sich aus der Bereinigung von zahlungsunwirksamen Abschreibungen eine Verbesserung des Cashflows um 18 Mio. EUR. Die Veränderung des Working Capitals führte im Vorjahresvergleich zu Verbesserungen des operativen Cashflows von 178 Mio. EUR. Darüber hinaus war das Vorjahresquartal mit einem negativen Cashflow aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich der bmi in Höhe von 55 Mio. EUR belastet. Die Bruttoinvestitionen beliefen sich auf 718 Mio. EUR (Vorjahr: 592 Mio. EUR), davon entfielen 657 Mio. EUR auf insgesamt 18 Flugzeuge (zwei Boeing 747-8i, neun Airbus A320, drei A319 und vier Embraer 195) sowie auf Flugzeugüberholungen und Anzahlungen. In übrige Sachanlagen wurden weitere 32 Mio. EUR investiert. Von den

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. – März 2013		Jan. – März 2012	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	6 628	–	6 619	–
Bestandsveränderungen	34	–	45	–
Sonstige betriebliche Erträge	541	–	516	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–12	–	–16
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–14	–	–12
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–1	–	–1
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–6	–	–47
Summe betriebliche Erträge	7 203	–33	7 180	–76
Materialaufwand	–4 102	–	–4 170	–
Personalaufwand	–1 787	–	–1 713	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–	0*	–	0*
Abschreibungen	–490	–	–463	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	75	–	45
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1 288	–	–1 192	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	5	–	10
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	7	–	5
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	51	–	15
Summe betriebliche Aufwendungen	–7 667	138	–7 538	75
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–464	–	–358	–
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	105	–	–1
Operatives Ergebnis	–	–359	–	–359
Beteiligungsergebnis	–4	–	–23	–
Übrige Finanzposten	–29	–	–16	–
EBIT	–497	–	–397	–
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	490	–	463	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	4	–	10	–
EBITDA	–3	–	76	–

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 31.03.2013)



übrigen Investitionen entfielen 10 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 19 Mio. EUR betrafen den Erwerb von Beteiligungen sowie Darlehensgewährungen.

In reparaturfähige Flugzeugsatzteile wurden 9 Mio. EUR investiert. Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 130 Mio. EUR) sowie durch Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen – in Höhe von 84 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelabflüsse von 67 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettzahlungsmittel von 580 Mio. EUR eingesetzt (Vorjahr: 451 Mio. EUR).

Der Free Cashflow, der sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen ermittelt, lag bei 463 Mio. EUR und damit 77 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettzahlungsmitteln in Höhe von 233 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln (87 Mio. EUR) standen regelmäßige Tilgungen (164 Mio. EUR) sowie Zinsausgaben in Höhe von 156 Mio. EUR gegenüber.

Die Zahlungsmittel erhöhten sich um 160 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 3 Mio. EUR enthalten. Die Innenfinanzierungsquote lag bei 135,9 Prozent (Vorjahr: 140,7 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive Wertpapieren erhöhten sich zum Ende des ersten Quartals auf 5,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,2 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf [S. 27](#).

Vermögens- und Finanzlage

Die ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendende Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) hatte erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens- und Finanzanlage im vorliegenden Zwischenbericht. Mit der Umstellung stiegen die Pensionsverpflichtungen und die sonstigen Rückstellungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen gegenüber dem Jahresabschluss 2012 zum 1. Januar 2013 um insgesamt 3,8 Mrd. EUR. Die aktiven latenten Steuerposten stiegen um 711 Mio. EUR, die passiven latenten Steuerposten verringerten sich um 148 Mio. EUR und das Konzerneigenkapital verminderte sich um 3,5 Mrd. EUR. Zudem verminderten sich die sonstigen Vermögensgegenstände um 571 Mio. EUR. Die in diesem Bericht aufgeführten Vorjahreszahlen zum Jahresabschluss 2012 wurden entsprechend den geltenden IFRS so ermittelt, als wären die neuen beziehungsweise veränderten Standards bereits im Vorjahr angewendet worden.

Die Konzernbilanzsumme lag zum 31. März 2013 mit 29,7 Mrd. EUR um 1,2 Mrd. EUR über der Bilanzsumme zum Jahresende 2012. Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 310 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 859 Mio. EUR zunahmen.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebswerke um 192 Mio. EUR auf 12,0 Mrd. EUR. Der Anstieg in der Position übrige Beteiligungen von 53 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die erfolgsneutral zu erfassenden Marktwertveränderungen der Anteile an JetBlue (+49 Mio. EUR) zurückzuführen. Derivative Finanzinstrumente stiegen (überwiegend aus Devisen- und Zinsicherungen) um insgesamt 32 Mio. EUR.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen im Wesentlichen saison- und abrechnungsbedingt um 628 Mio. EUR. Der Anstieg der kurzfristigen Finanzderivate (+47 Mio. EUR) entfiel vor allem auf Devisensicherungen, denen Verminderungen der Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen gegenüberstanden. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – erhöhten sich um insgesamt 209 Mio. EUR auf 5,2 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme reduzierte sich von 65,8 Prozent zum Jahresende 2012 auf nunmehr 64,2 Prozent.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) um 262 Mio. EUR (–5,4 Prozent) und betrug damit zum Stichtag 4,6 Mrd. EUR. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Nachsteuerergebnis von –455 Mio. EUR zurückzuführen, dem insbesondere eine Zunahme der neutralen Rücklagen aus positiven Marktwertveränderungen von Finanzinstrumenten (+166 Mio. EUR) gegenüberstand. Die Eigenkapitalquote lag mit 15,4 Prozent unter dem Wert zum Jahresende 2012 (16,9 Prozent).

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen gingen um 799 Mio. EUR auf 13,2 Mrd. EUR zurück, während die kurzfristigen Fremdmittel um 2,2 Mrd. EUR auf 12,0 Mrd. EUR zulegen. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel erhöhten sich die Pensionsrückstellungen um 70 Mio. EUR. Die Zunahme der sonstigen Rückstellungen (+ 44 Mio. EUR) ist vorwiegend auf Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen von SCORE zurückzuführen. Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente (+ 21 Mio. EUR) resultierte mit 33 Mio. EUR aus der Marktwertveränderung der Wandlungsoptionen der im April 2012 begebenen Umtauschanleihe auf die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile und gegenläufig dazu aus einem Rückgang negativer Marktwerte aus Devisensicherungen. Insbesondere aufgrund der fristigkeitsbedingten Umgliederungen einer EUR-Anleihe sowie eines Schuldscheindarlehens (insgesamt 954 Mio. EUR) in die kurzfristigen Finanzschulden gingen die langfristigen Finanzschulden um 980 Mio. EUR zurück. Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten legten die Finanzschulden fristigkeitsbedingt um 933 Mio. EUR zu. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+ 279 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+ 1,0 Mrd. EUR).

Die Nettokreditverschuldung lag zum 31. März 2013 bei 1,7 Mrd. EUR (Jahresende 2012: 2,0 Mrd. EUR).

Ermittlung Nettokreditverschuldung

	31. März 2013	31. Dez. 2012	Veränderung zum 31. Dez. 2012 in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 456	1 507	-3,4
Anleihen	2 309	2 312	-0,1
Übrige langfristige Finanzschulden	3 098	3 091	0,2
	6 863	6 910	-0,7
Übrige Bankverbindlichkeiten	14	9	55,6
Konzernkreditverschuldung	6 877	6 919	-0,6
Flüssige Mittel	1 596	1 436	11,1
Wertpapiere	3 579	3 530	1,4
Nettokreditverschuldung	1 702	1 953	-12,9
Pensionsrückstellungen	5 914	5 844	1,2
Nettokreditverschuldung und Pensionen	7 616	7 797	-2,3

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Deutsche Lufthansa AG (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS), Germanwings (4U), Lufthansa CityLine (CLH), Air Dolomiti (EN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.03.2013

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	4U	CLH	EN	LCAG	Konzern- flotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.12	Veränderung zum 31.03.12
Airbus A310	2 ³⁾							2			-	-
Airbus A319	35	6	7	35				83	1	16	+2	-6
Airbus A320	54	28	16					98	18	2	+9	+9
Airbus A321	62	7	6					75	4		-	-5
Airbus A330	18	18						36		4	-	-
Airbus A340	48	13	2 ²⁾					63	2	2	-	-2
Airbus A380	10							10			-	+2
Boeing 737	39		2					41			-4	-39
Boeing 747	30							30			+1	+2
Boeing 767			6					6	2		-	-
Boeing 777			4					4			-	-
Boeing MD-11F							18	18			-	-
Bombardier CRJ	23 ¹⁾				32			55			-1	-6
Bombardier C-Series								0			-	-
Bombardier Q-Series			14					14			-	-
ATR	5 ¹⁾					6		11		6	-	-
Avro RJ		20			2			22		6	-	-5
Embraer	43 ¹⁾		3 ³⁾					46			+4	-12
Fokker F70			9					9			-	-
Fokker F100			15					15			-	-
Flugzeuge gesamt	369	92	84	35	34	6	18	638	27	36	11	-62

¹⁾ Vermietet an Lufthansa Regionalgesellschaften.

²⁾ Vermietet an SWISS.

³⁾ Vermietet an konzernexterne Gesellschaft.

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe¹⁾

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %	davon Lufthansa Passage		
		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5 069	5 040	0,6	3 672	3 648	0,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	157	168	-6,5			
Operatives Ergebnis	Mio. €	-363	-427	15,0	-292	-369	20,9
Segmentergebnis	Mio. €	-448	-516	13,2			
EBITDA ²⁾	Mio. €	-74	-77	3,9	-74	-87	14,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	611	492	24,2			
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	55 004	55 845	-1,5	40 247	40 981	-1,8
Fluggäste ³⁾	Tsd.	21 631	21 990	-2,3	15 541	15 848	-1,9
Angebote Sitzkilometer ³⁾	Mio.	58 111	59 714	-2,7	42 325	43 620	-3,0
Verkaufte Sitzkilometer ³⁾	Mio.	44 247	44 281	-0,1	31 935	32 180	-0,8
Sitzladefaktor ³⁾	%	76,1	74,2	1,9 P.	75,5	73,8	1,7 P.

¹⁾ Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines.

²⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Zum Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe zählen neben der Lufthansa Passage (inklusive Germanwings) auch SWISS und Austrian Airlines. Ergänzt werden diese um weitere Beteiligungen, wie Brussels Airlines und SunExpress. Die Passage Airline Gruppe verfolgt eine Multi-Hub-Strategie, die es den Kunden ermöglicht, auf ein flächendeckendes Flugnetzwerk kombiniert mit einem Höchstmaß an Reiseflexibilität zurückzugreifen.

Das nach wie vor verlangsamte Wachstum der Weltwirtschaft bei gleichzeitig volatilen Wechselkursen und einem Ölpreis, der sich durchschnittlich weiterhin auf hohem Niveau bewegte, prägte das Geschäft der Passage Airline Gruppe im ersten Quartal maßgeblich. Auch die Streiks der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di im Zuge der Tarifverhandlungen für die Bodenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und Arbeitsniederlegungen des Sicherheitspersonals an mehreren deutschen Flughäfen beeinträchtigten den Geschäftsverlauf. Trotz dieser Belastungen konnte das operative Ergebnis durch striktes Kapazitäts- und Kostenmanagement gegenüber Vorjahr gesteigert werden, blieb aber im traditionell schwachen ersten Quartal negativ.

Die Restrukturierung der einzelnen Fluggesellschaften im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE schreitet voran und konnte auch in den ersten drei Monaten des Jahres weitere Erfolge verzeichnen. Einzelheiten hierzu werden nachfolgend in den Einzelabschnitten der jeweiligen Fluggesellschaften beschrieben.

Operative Entwicklung Die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe beförderten im ersten Quartal 2013 21,6 Mio. Fluggäste (-2,3 Prozent). Die Anzahl der Flüge sank im Vorjahresvergleich um 6,2 Prozent. Die angebotenen Sitzkilometer sanken dabei im Zuge einer engeren Steuerung der Kapazitäten und durch den Einsatz größerer Flugzeuge lediglich um 2,7 Prozent. Da dabei die verkauften Sitzkilometer stabil blieben (-0,1 Prozent), stieg der Sitzladefaktor um 1,9 Prozentpunkte auf 76,1 Prozent. Gleichzeitig stiegen die Durchschnittserlöse je verkauftem Sitzkilometer in der Passage Airline Gruppe um 0,9 Prozent, im Wesentlichen aufgrund höherer Durchschnittserlöse bei Lufthansa Passage. Die Verkehrserlöse insgesamt wuchsen um 0,8 Prozent.

Die Durchschnittserlöse entwickelten sich je nach Verkehrsgebiet stark unterschiedlich. Während in Europa und Amerika signifikante Zuwächse erzielt werden konnten, wurden in Asien/Pazifik und Nahost/Afrika Einbußen registriert.

Im Verkehrsgebiet Europa ging der Absatz leicht zurück. Getrieben von höheren Durchschnittserlösen (+2,9 Prozent), wuchsen die Verkehrserlöse dennoch um 2,4 Prozent.

In der Region Amerika konnte ein signifikanter Absatzanstieg erreicht werden. Unterstützt von um 3,1 Prozent höheren Durchschnittserlösen stiegen hier die Verkehrserlöse um 9,2 Prozent.

Das Verkehrsgebiet Asien/Pazifik verzeichnete einen niedrigeren Absatz. Die Durchschnittserlöse sanken gleichzeitig um 4,7 Prozent, was in niedrigeren Verkehrserlösen (-9,4 Prozent) resultierte.

Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika ging der Absatz ebenfalls zurück (–4,6 Prozent). Da auch hier niedrigere Durchschnittserlöse erzielt wurden (–1,7 Prozent), sanken die Verkehrserlöse um 6,3 Prozent.

Am 1. April 2013 traten SWISS und Austrian Airlines offiziell dem strategischen Joint Venture J+ der Lufthansa Passage mit dem japanischen Star Alliance-Partner All Nippon Airways (ANA) bei. Das Joint Venture ermöglicht der Passage Airline Gruppe, Flugpläne mit ANA zwischen Japan und Europa zu koordinieren und somit das Angebot nun noch effizienter und flexibler an die Kundenwünsche anzupassen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Bedingt durch die reduzierte Verkehrsleistung und den damit verbundenen geringfügigen Absatzrückgang lagen die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds mit 4,6 Mrd. EUR (+ 0,8 Prozent) nur leicht über dem Vorjahr. Höheren Preisen (+1,4 Prozent) standen dabei negative Währungseffekte (–0,5 Prozent) sowie eine reduzierte Menge (–0,1 Prozent) gegenüber. Die sonstigen operativen Erträge erhöhten sich deutlich um 30,0 Prozent auf 303 Mio. EUR. Der Anstieg resultierte vor allem aus höheren Kursgewinnen (+35 Mio. EUR) sowie aus Erträgen von 28 Mio. EUR aus der Auflösung von im Vorjahr vorzunehmenden Wertberichtigungen auf sonstige Vermögensgegenstände.

Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich somit insgesamt um 1,9 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR.

Im Vorjahresvergleich stiegen die operativen Aufwendungen nur geringfügig um 0,6 Prozent auf 5,7 Mrd. EUR. Dabei lag der Materialaufwand mit insgesamt 3,6 Mrd. EUR insbesondere aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung um 1,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Während der Treibstoffaufwand – vor allem preisbedingt – um 2,9 Prozent zulegte, verminderten sich die Gebühren um 2,0 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Neben verminderten Flugsicherungsgebühren (–4,0 Prozent) waren hierfür die Rückgänge der Start- und Landegebühren (–3,3 Prozent) und der Luftverkehrsteuer (–8,4 Prozent) maßgeblich. Darüber hinaus

verminderten sich die übrigen bezogenen Leistungen insbesondere aufgrund geringerer bezogener Technikleistungen (–8,6 Prozent) sowie gesunkener Aufwendungen für Operating Leases (–38,9 Prozent) um insgesamt 7,6 Prozent auf 834 Mio. EUR.

Bei einer um 1,5 Prozent verringerten Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand insbesondere aufgrund zinsatzbedingt erhöhter Zuführungen zu Pensionsrückstellungen um 2,8 Prozent.

Die Abschreibungen erhöhten sich um 1,5 Prozent auf insgesamt 349 Mio. EUR.

Der sonstige operative Aufwand stieg im Wesentlichen aufgrund höherer Aufwendungen aus Kursverlusten um 6,7 Prozent auf 809 Mio. EUR. Das operative Ergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahresquartal um 64 Mio. EUR auf –363 Mio. EUR. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Die übrigen Segmenterträge von unverändert zum Vorjahr 13 Mio. EUR umfassten im Wesentlichen Erträge aus Rückstellungsaufösungen (7 Mio. EUR) sowie Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen (6 Mio. EUR).

Die übrigen Segmentaufwendungen betragen 84 Mio. EUR (Vorjahr: 56 Mio. EUR). Sie entfielen mit 75 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR) auf außerplanmäßige Abschreibungen auf die auf [S. 7](#) näher aufgelisteten Flugzeuge. Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 5 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) auf zwei Boeing 747-400 und einen Airbus A340-300, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von –14 Mio. EUR (Vorjahr: –46 Mio. EUR) betraf SunExpress, SN Airholding und die Terminal 2 Gesellschaft. Insgesamt verbesserte sich das Segmentergebnis um 68 Mio. EUR auf –448 Mio. EUR.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in P.
Europa	2 144	2,4	17 116	–2,8	19 304	–5,2	13 300	–0,6	68,9	3,2
Amerika	1 244	9,2	1 985	5,7	18 437	4,1	15 004	6,0	81,4	1,5
Asien/Pazifik	840	–9,4	1 449	–4,6	13 987	–5,3	11 258	–4,9	80,5	0,4
Nahost/ Afrika	418	–6,3	1 081	–3,4	6 382	–7,2	4 685	–4,6	73,4	2,0
Gesamtverkehr	4 646	0,8	21 631	–2,3	58 111	–2,7	44 247	–0,1	76,1	1,9

Die Segmentinvestitionen lagen mit 611 Mio. EUR um 24,2 Prozent über dem Vorjahreswert und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der fortlaufenden Flottenmodernisierung gingen im ersten Quartal 18 neue Flugzeuge zu, für detaillierte Erläuterungen siehe auf [S. 8](#).

Prognose Die Geschäftsentwicklung im ersten Quartal war insbesondere durch eine regional sehr unterschiedliche Entwicklung geprägt. Anders als insbesondere Nordamerika und Europa entwickelte sich die Verkehrsregion Asien schwächer. Wesentliche Gründe hier sind Währungsentwicklungen und starker Wettbewerb. Diese differenzierte Entwicklung wird sich voraussichtlich auch im Laufe des Jahres fortsetzen. Die Vorausbuchungen entwickeln sich solide. Die Entwicklung der Durchschnittserlöse wird weiter durch die strukturellen Effekte aus der Erneuerung der Flotte und der zeitweisen Erhöhung von Economy Class-Anteilen verwässert. Aus heutiger Sicht haben diese strukturellen Effekte allerdings keine negativen Auswirkungen auf die Profitabilität.

Für 2013 rechnet die Passage Airline Gruppe bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen unverändert mit einer moderaten Steigerung von Umsatz und Ergebnis. Nach wie vor ist mit einem substantziellen Anstieg der Profitabilität erst zu einem späteren Zeitpunkt beim Abschluss von SCORE und der Finalisierung der Produktinvestitionen zu rechnen.

Die absolute Höhe der Ergebnisse hängt wie in den Vorjahren insbesondere auch maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ebenso wie von der Entwicklung von Treibstoffpreisen und Wechselkursen ab.

Lufthansa Passage



Im ersten Quartal 2013 hat die Lufthansa Passage trotz verschiedener negativer exogener Einflüsse ihr operatives Ergebnis um 77 Mio. EUR gegenüber Vorjahr auf –292 Mio. EUR steigern können. Der Umsatz stieg um 0,7 Prozent auf 3,7 Mrd. EUR. Das Geschäft in den ersten drei Monaten war getrübt durch Warnstreiks verschiedener Interessengruppen und das lang anhaltende Winterwetter. Infolge dieser Ereignisse kam es zu Verspätungen und Flugausfällen.

Die Effizienzsteigerungen aus der Zusammenführung des dezentralen Europaverkehrs der Lufthansa Passage mit Germanwings werden bereits im Laufe des Jahres 2013 zu spürbaren Ergebnisverbesserungen führen.

Lufthansa Passage unternimmt umfangreiche Investitionen in die Flotte. So hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im März 2013 der Bestellung von zwei Airbus A380, 30 A320ceo (Current Engine Option) und 70 A320neo (New Engine Option) zugestimmt. Die Auslieferung erfolgt bis 2025. Eine weitere Bestellung von Langstreckenflugzeugen soll bis Ende des Jahres erfolgen. Bis 2014 soll die Flotte nicht wachsen. Des Weiteren investiert Lufthansa Passage über die bislang geplanten Mittel hinaus rund 50 Mio. EUR zusätzlich, um alle bestehenden Langstreckenflugzeuge bis Sommer 2015, und damit schneller als ursprünglich geplant, auf die neue Business Class umzurüsten. Das Breitband-Internet „FlyNet“ ist bereits auf 88 Langstreckenflugzeugen der Lufthansa Passage verfügbar.

Zudem soll in 2014 eine Premium Economy Class auf der Langstreckenflotte der Lufthansa Passage eingeführt werden. Fluggäste haben dann ein zusätzliches Angebot zwischen der traditionellen Economy Class und der Business Class. Im Januar wurde die First Class und das dazugehörige Serviceangebot der Lufthansa Passage mit fünf Sternen durch das unabhängige, auf Luftfahrt spezialisierte Institut Skytrax ausgezeichnet.

Im ersten Quartal hat Lufthansa Passage die Anzahl der Flüge um 7,2 Prozent gegenüber Vorjahr reduziert, sodass sich auch die angebotenen Sitzkilometer deutlich um 3,0 Prozent verringerten. Der Absatz ging nur um –0,8 Prozent zurück. Der Sitzladefaktor stieg um 1,7 Prozentpunkte auf 75,5 Prozent. Insgesamt wurden auf den Flügen der Lufthansa Passage 15,5 Mio. Passagiere befördert (Vorjahr: 15,8 Mio.). Die gestiegenen Durchschnittserlöse führten dennoch zu einem Anstieg der Verkehrserlöse um 1,0 Prozent auf 3,4 Mrd. EUR. Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich insgesamt um 2,2 Prozent auf 3,9 Mrd. EUR. Die operativen Aufwendungen stiegen lediglich um 0,1 Prozent auf 4,2 Mrd. EUR.

Für das Gesamtjahr 2013 geht Lufthansa Passage unverändert von einer Steigerung des Umsatzes und einer Verbesserung des operativen Ergebnisses aus. Die absolute Höhe des Ergebnisses wird in besonderem Maße von der Entwicklung der Treibstoffkosten und der Wechselkurse abhängen.

Den herausfordernden, weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird mit flexiblem Kapazitätsmanagement und der kontinuierlichen Analyse und Optimierung der Prozesse begegnet. Im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE arbeitet Lufthansa Passage unter anderem an der Effizienz ihrer Strukturen und Prozesse am Boden. Ziel ist es, die personal- und arbeitsplatzbezogenen Kosten im In- und Ausland um 150 Mio. EUR zu senken. Erste Ergebnisse werden bereits in 2013 erzielt werden.

Weitere Airlines der Gruppe



SWISS¹⁾

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	987	967	2,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	-16	-3	
EBITDA	Mio. €	60	71	-15,5
Fluggäste ²⁾	Tsd.	3 799	3 933	-3,4
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	8 492	8 090	5,0

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

Das erste Quartal 2013 verlief für SWISS nicht zufriedenstellend. Die hohen Treibstoffausgaben, die im Vergleich zur Vorjahresperiode überproportional gestiegen sind und erlösseitig nicht kompensiert werden konnten, belasteten das Ergebnis. In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres steigerte SWISS ihren Umsatz leicht auf 987 Mio. EUR (+ 2,1 Prozent). Das operative Ergebnis verschlechterte sich jedoch aufgrund der genannten Einflussfaktoren auf -16 Mio. EUR (2012: -3 Mio. EUR). Insgesamt wurden im ersten Quartal 3,8 Mio. (-3,4 Prozent) Passagiere befördert. Der Absatz (+4,9 Prozent) stieg dabei stärker als das Angebot (+1,9 Prozent). Der Ladefaktor stieg um 2,4 Prozentpunkte auf 79,8 Prozent.

Ab Mai nimmt SWISS eine tägliche Direktverbindung nach Singapur auf. Die SWISS und Edelweiss Air Flotte besteht per 31. März 2013 aus 92 eigenen Flugzeugen und zusätzlich sechs Maschinen im Wetlease. Auf der Bestellliste waren zum ersten Quartal neben 30 Flugzeugen der Bombardier C-Series zwei Airbus A330-300 und zwei A321 sowie sechs Boeing 777-300ER, deren Bestellung der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im März 2013 zugestimmt hat und die ab 2016 die A340-Flotte teilweise ersetzen werden. Im Verlauf des Jahres wird SWISS den Betrieb am Standort Genf neu ausrichten und an den regionalen Markt anpassen. Dazu gehören die Flexibilisierung der Produktion ebenso wie die Anpassung des Produktkonzepts. Erste Maßnahmen auf Vertriebs- und Marketingseite laufen im zweiten Quartal 2013 an. Um die vorgesehenen Investitionen eigenständig zu finanzieren, will SWISS das operative Ergebnis langfristig und nachhaltig verbessern. Im Rahmen einer konzernweiten Initiative wurden bereits Tätigkeiten in der Finanzbuchhaltung am Standort Basel in ein Shared Services Center überführt. Durch die Vereinfachung von Prozessen in der Verkehrsabrechnung wurden dort ebenfalls Stellen reduziert. Des Weiteren wird kontinuierlich an der Optimierung des Treibstoffmanagements gearbeitet.

Für das Gesamtjahr geht SWISS von einer anhaltend angespannten Marktlage aus, rechnet jedoch unverändert mit höheren Passagier- und Umsatzzahlen. Mit Unterstützung der eingeleiteten Maßnahmen erwartet die Geschäftsleitung unverändert ein operatives Ergebnis, das im Rahmen des Vorjahresniveaus liegen soll.



Austrian Airlines

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	426	441	-3,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	-56	-67	16,4
EBITDA	Mio. €	-22	-27	18,5
Fluggäste*	Tsd.	2 291	2 354	-2,7
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	6 265	6 774	-7,5

* Vorjahreszahlen angepasst.

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

Austrian Airlines begegnet dem herausfordernden Marktumfeld erfolgreich mit der Fortführung der im vergangenen Jahr begonnenen Restrukturierungsmaßnahmen. Der Umsatz von Austrian Airlines lag mit 426 Mio. EUR zwar um 3,4 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Das operative Ergebnis verbesserte sich aber auf -56 Mio. EUR (+16,4 Prozent).

In den ersten drei Monaten des Jahres beförderte Austrian Airlines 2,3 Mio. Passagiere. Das sind 2,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Bei einem um 9,4 Prozent reduzierten Angebot ging der Absatz lediglich um 5,2 Prozent zurück. Striktes Kapazitätsmanagement führte zu einer deutlich verbesserten Auslastung der Flüge um 3,3 Prozentpunkte auf 74,0 Prozent.

Nach dem erfolgreichen Betriebsübergang auf die Tochtergesellschaft Tyrolean Airways im vergangenen Jahr sollen in 2013 nun sukzessive weitere Anpassungen im Betrieb und der Verwaltung umgesetzt werden. So wurde unter anderem bereits die Verlegung sämtlicher Verwaltungstätigkeiten der Tyrolean Airways von Innsbruck nach Wien im Laufe des Jahres verkündet. Damit sollen doppelte Strukturen abgebaut und Betriebsabläufe effizienter gemacht werden.

Die Flottenharmonisierung im Europaverkehr konnte Ende März erfolgreich abgeschlossen werden. Mittlerweile fliegen bereits alle sieben neuen Airbus A320 in der Austrian Flotte. Die Ausflottung sämtlicher Boeing 737-Maschinen ist abgeschlossen. Durch diese gezielte Neuausrichtung ihrer Kapazitäten stellt sich Austrian Airlines dem sich weiter verschärfenden Wettbewerb am Standort Wien.

Für das Gesamtjahr rechnet Austrian Airlines mit einer weiterhin schwankenden Nachfrage und hohen Treibstoffkosten. Erlössteigerungen und Kosteneinsparungen, die mit Hilfe des Restrukturierungsprogramms initiiert wurden, werden sich im laufenden Jahr weiter positiv auf das Ergebnis auswirken. Ziel für das Gesamtjahr 2013 ist es unverändert, den erfolgreich gestarteten Turnaround zu festigen und damit ein positives operatives Ergebnis zu erzielen. Der Sanierungskurs wird entschlossen fortgesetzt.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	599	662	-9,5
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	5	7	-28,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	27	20	35,0
Segmentergebnis	Mio. €	31	26	19,2
EBITDA ¹⁾	Mio. €	39	41	-5,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	61	34	79,4
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	4 512	4 602	-2,0
Fracht und Post ²⁾	Tsd. t	399	430	-7,2
Angebote Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	2 823	3 047	-7,4
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer ²⁾	Mio.	2 016	2 142	-5,9
Nutzladefaktor ²⁾	%	71,4	70,3	1,1 P.

¹⁾ Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Zum Geschäftsfeld Logistik zählen neben der Lufthansa Cargo AG die auf Luftfrachtcontainer spezialisierte Jettainer GmbH und die Beteiligung an der Luftfrachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH. Weiterhin wird ein Anteil an der Jade Cargo International Ltd. gehalten, die keinen Geschäftsbetrieb mehr unterhält und im ersten Quartal einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt hat. Darüber hinaus ist Lufthansa Cargo an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften beteiligt.

Neben eigenen und ercharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und von Austrian Airlines.

Im ersten Quartal des Jahres hat Lufthansa Cargo die Neuordnung des Chartergeschäfts abgeschlossen. Zum 31. März 2013 wurde der Geschäftsbetrieb der Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH eingestellt und alle Charteraktivitäten in die Linienorganisation der Lufthansa Cargo AG integriert. Das Verchartern der eigenen Frachtflugzeuge für besondere Transporte bleibt jedoch weiterhin Teil des Kerngeschäfts. Eine neue Kooperation mit dem weltweit führenden Charterbroker Chapman Freeborn Airmarketing GmbH soll zu einer stärkeren Vermarktung kurzfristig verfügbarer eigener Flugzeugkapazitäten führen.

Die Nachfrage an den weltweiten Luftfrachtmärkten blieb im ersten Quartal des Jahres verhalten. In diesem anspruchsvollen Marktumfeld setzte Lufthansa Cargo die Strategie der nachfrageorientierten und flexiblen Kapazitätssteuerung konsequent fort. So gelang es, die Auslastung auf hohe 71,4 Prozent zu steigern (Vorjahr: 70,3 Prozent) und ein operatives Ergebnis von 27 Mio. EUR zu erzielen (Vorjahr: 20 Mio. EUR).

Ende Februar hat der Aufsichtsrat der Lufthansa Cargo AG die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden Karl Ulrich Garnadt bis Dezember 2016 verlängert. Seit dem 1. Januar 2013 ist Dr. Martin Schmitt als Vorstand für das Ressort Finanzen und Personal bei Lufthansa Cargo verantwortlich. Zuvor leitete Dr. Martin Schmitt den Bereich Personalpolitik Konzern der Lufthansa Group.

Produkt und Streckennetz Lufthansa Cargo hat im ersten Quartal dieses Jahres bereits mehrere Auszeichnungen von ihren Kunden erhalten. Unter anderem hat die Airforwards Association, der Verband der in den USA tätigen Spediteure, Lufthansa Cargo zur besten internationalen Frachtauflinie gewählt.

Im März hat Lufthansa Cargo Guadalajara neu an das Streckennetz angebunden und bedient die mexikanische Metropole seitdem mit zwei wöchentlichen Frachterflügen. Vor allem für Unternehmen aus der Hightech-Industrie ist Guadalajara ein wichtiges Zentrum. In den vergangenen zehn Jahren haben sich mehr als 600 Hightech-Firmen in der Region etabliert. Auch für die Autoindustrie ist die Region um Guadalajara als Standort für neue Werke von hoher Bedeutung.

Operative Entwicklung Im ersten Quartal 2013 gingen die Frachtmengen im Vergleich zum Vorjahr um 7,2 Prozent zurück. Die transportierten Tonnenkilometer sanken aufgrund von Änderungen des Streckenprofils nur um 5,9 Prozent. Da aufgrund des aktiven Kapazitätsmanagements gleichzeitig das Angebot um 7,4 Prozent reduziert wurde, stieg der Ladefaktor im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Prozentpunkte an.

Am deutlichsten fiel der Tonnagerückgang in der Region Asien/Pazifik aus. Die Hauptmärkte in China konnten sich zwar leicht erholen, allerdings verschlechterte sich die Lage in Japan und Südostasien. Auch im Bereich Amerika gingen die Tonnagen gegenüber Vorjahr zurück. Der Ladefaktor konnte dennoch leicht verbessert werden. In Europa wurde das Angebot erheblich reduziert, sodass sich der Ladefaktor signifikant verbesserte. Einzig in Nahost/Afrika konnten die Frachtmengen gegenüber Vorjahr gesteigert werden. Das Angebot blieb auf Vorjahresniveau. Der Absatz ging leicht zurück, was einen Rückgang des Nutzladefaktors in dieser Region zur Folge hatte.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Infolge rückläufiger Verkehrserlöse (–8,4 Prozent auf 580 Mio. EUR) sank der Umsatz der Lufthansa Cargo im ersten Quartal 2013 im Vergleich zum Vorjahresquartal um 9,5 Prozent auf 599 Mio. EUR. Die anderen Betriebserlöse verringerten sich hauptsächlich aufgrund geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 16 Mio. EUR (–33,3 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen vor allem aufgrund eines höheren Fremdwährungsergebnisses mit 20 Mio. EUR um 42,9 Prozent über Vorjahresniveau. Gegenläufig wirkten sich geringere Versicherungsleistungen aus. Die operativen Gesamterlöse gingen insgesamt auf 519 Mio. EUR (–8,4 Prozent) zurück.

Die operativen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 9,8 Prozent auf 592 Mio. EUR. Ursache hierfür war primär der niedrigere, mengenabhängige Materialaufwand in Höhe von 433 Mio. EUR (–9,2 Prozent). In dieser Position reduzierten sich der Charteraufwand auf 200 Mio. EUR (–12,7 Prozent), die Gebühren auf 65 Mio. EUR (–5,8 Prozent), die Technikaufwendungen auf 29 Mio. EUR (–9,4 Prozent) und der Treibstoffaufwand auf 113 Mio. EUR (–6,6 Prozent).

Der Personalaufwand stieg um 4,3 Prozent auf 97 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Altersversorgungsaufwendungen sowie einmalige Restrukturierungskosten im Zusammenhang mit dem Ergebnisverbesserungsprogramm SCORE zurückzuführen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.512 Mitarbeiter (–2,0 Prozent).

Die Abschreibungen gingen mit 7 Mio. EUR um 56,3 Prozent zurück. Dies ist vornehmlich auf das Auslaufen planmäßiger Abschreibungen für weitere MD-11-Frachtflugzeuge zurückzuführen.

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund von geringeren Agenturprovisionen um 21,4 Prozent auf 55 Mio. EUR.

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 27 Mio. EUR, das über dem Vorjahreswert von 20 Mio. EUR liegt.

Die übrigen Segmenterträge und -aufwendungen blieben auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 31 Mio. EUR (Vorjahr: 26 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 3 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften.

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 61 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR). Diese Zunahme erklärt sich maßgeblich aus Anzahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf von fünf Boeing 777F-Flugzeugen sowie Investitionen in IT-Applikationen.

Prognose Lufthansa Cargo erwartet auch weiterhin in der zweiten Jahreshälfte eine spürbare Erholung der Nachfrage und wieder wachsende Tonnagen. Das Unternehmen wird in diesem Marktumfeld die erfolgreiche Strategie der nachfrageorientierten Kapazitätssteuerung fortführen und auf diese Weise die Auslastung und die Durchschnittserlöse stützen. Das strikte Kostenmanagement, welches durch die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE weiter forciert wird, bleibt weiter in Kraft.

Für das Geschäftsjahr 2013 rechnet Lufthansa Cargo unverändert mit einem operativen Gewinn im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich. Dieser soll über dem Ergebnis des Vorjahres liegen.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz*		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in %	Jan. – März 2013	Veränderung in P.
Europa	57	–5,0	139	–7,7	151	–14,1	81	–7,1	53,3	4,0
Amerika	249	–2,0	123	–7,0	1 246	–4,8	897	–3,8	72,0	0,7
Asien/Pazifik	223	–16,8	102	–11,2	1 119	–11,0	860	–8,6	76,8	2,0
Nahost/Afrika	51	0,0	36	7,4	306	0,2	177	–2,2	57,9	–1,4
Gesamtverkehr	580	–8,4	399	–7,2	2 823	–7,4	2 016	–5,9	71,4	1,1

* Ohne Extracharter.

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	994	1 026	-3,1
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	368	430	-14,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	81	65	24,6
Segmentergebnis	Mio. €	91	78	16,7
EBITDA*	Mio. €	100	116	-14,1
Segmentinvestitionen	Mio. €	11	33	-66,7
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	20 048	20 423	-1,8

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Die Lufthansa Technik Gruppe umfasst weltweit 33 technische Instandhaltungsbetriebe einschließlich des Stammhauses in Hamburg. Die Lufthansa Technik AG ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt. Der Lufthansa Technik Verbund wird noch im ersten Halbjahr um ein Joint Venture für Beratungsdienstleistungen zu Prozessoptimierungen mit der Unternehmensberatung McKinsey & Company erweitert.

Der Markt für Maintenance-, Repair- und Overhaul (MRO)-Leistungen entwickelte sich im ersten Quartal insgesamt stabil. Neben der weiterhin angespannten Finanz- und Ergebnissituation in der Airline-Branche bleiben weltweit expandierende MRO-Kapazitäten in dem sich konsolidierenden Markt eine der zentralen Herausforderungen für Lufthansa Technik. Im Rahmen des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE wurden verschiedene Effizienz- und Produktivitätsprogramme vorangetrieben, darunter gruppenweite wie auch spezielle Maßnahmen im Triebwerks- und Komponentenbereich. Das Ergebnis im ersten Quartal lag auch aufgrund dieser Initiativen über dem des Vorjahreszeitraums, obwohl der Umsatz leicht rückläufig war.

Produkte Mit ihrem breiten Produktportfolio ist Lufthansa Technik Weltmarktführer im Bereich MRO-Dienstleistungen für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Im Bereich der Geräteinstandhaltung ist im März die Komponentenversorgung der gesamten Flotte des Kunden Scandinavian Airlines (SAS) im Rahmen eines Total Component Support-Vertrags angelaufen. Die Flugzeugwartung in Frankfurt hat für den Kunden Airbus die Arbeit an den Sonderliegezeiten zur Reparatur der Tragflächen der Lufthansa A380-Flotte aufgenommen. In der Flugzeugüberholung läuft mit dem Einbau der neuen First Class die Umrüstung der Langstreckenflotte des Hauptkunden Lufthansa Passage.

Operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte im ersten Quartal 76 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von insgesamt 169 Mio. EUR für 2013 gewinnen und damit die Anzahl der

Kunden sowie der betreuten Flugzeuge gegenüber Vorjahr leicht steigern. Wesentliche Vertriebsserfolge im Berichtszeitraum waren unter anderem der Vertragsabschluss über die Überholung der Schubumkehrer der gesamten Etihad-Flotte für die nächsten elf Jahre sowie ein Vertrag mit Airbus über die Reparatur der zwölf Qantas-A380 bei Lufthansa Technik Philippines in Manila und ein 5-Jahres-Vertrag mit der russischen Fluggesellschaft Rossiya Airlines über die Komponentenversorgung von bis zu 25 Flugzeugen der A320-Familie. Darüber hinaus wurde mit Germanwings die technische Betreuung der von der Lufthansa Passage überführten Flugzeuge vereinbart. Im Rahmen des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE wurden bei Lufthansa Technik alle administrativen Funktionen und Prozesse überprüft. Im Rahmen der nun umzusetzenden Maßnahmen soll durch den Abbau von Doppelarbeiten, die Bündelung von Tätigkeiten und effizientere Prozesse die Zahl der Stellen bis 2015 um 650 reduziert und damit eine deutliche Kostensenkung in der Administration erreicht werden. Darüber hinaus werden im Rahmen von SCORE bei Lufthansa Technik über einhundert weitere produktivitätssteigernde Maßnahmen verfolgt. Diverse Projekte arbeiten an Konzepten zur Steigerung der Umsatzerlöse.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Umsatzerlöse im ersten Quartal lagen mit knapp 1 Mrd. EUR leicht unter dem Vorjahresniveau (-3,1 Prozent). Während die Umsätze mit Konzerngesellschaften vor allem aufgrund von Konsolidierungseffekten um 14,4 Prozent auf 368 Mio. EUR zurückgingen, konnte der Außenumsatz auf 626 Mio. EUR (+ 5,0 Prozent) und die sonstigen operativen Erträge auf 51 Mio. EUR (+ 18,6 Prozent) gesteigert werden. Der operative Gesamtaufwand sank um 4,0 Prozent auf 964 Mio. EUR. Durch verringerten Materialverbrauch und weniger Fremdfertigung konnte der Materialaufwand auf 475 Mio. EUR (-8,1 Prozent) reduziert werden. Insbesondere weil die Mitarbeiterzahl im Durchschnitt um 1,8 Prozent auf 20.048 abnahm, war auch der Personalaufwand rückläufig (-0,7 Prozent). Die Abschreibungen betragen 24 Mio. EUR (+4,3 Prozent). Andere Aufwände stiegen im Wesentlichen währungsbedingt gegenüber Vorjahr an. Im Berichtszeitraum erzielte Lufthansa Technik einen operativen Gewinn von 81 Mio. EUR (Vorjahr: 65 Mio. EUR). Die übrigen Segmenterträge sanken leicht auf 8 Mio. EUR, während das Equity-Ergebnis auf 2 Mio. EUR zurückging. Somit erzielte Lufthansa Technik insgesamt ein Segmentergebnis von 91 Mio. EUR (+16,7 Prozent). Die Segmentinvestitionen lagen bei 11 Mio. EUR (-22 Mio. EUR). Am Heimatstandort Hamburg wurde mit einem Neubau für Werkstätten, zentrale Werkstofftechnik und Büroflächen begonnen, der im Frühjahr 2014 fertig gestellt werden soll.

Prognose Mit Unterstützung der Kostensenkungs- und Vertriebsmaßnahmen aus SCORE rechnet Lufthansa Technik für das Geschäftsjahr 2013 unverändert mit einem gegenüber Vorjahresniveau moderaten Umsatzanstieg sowie mit einer Ergebnisentwicklung auf Vorjahresniveau. Weiterhin ist dafür eine stabile Entwicklung der Airline-Branche grundsätzliche Voraussetzung.

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan.–März 2013	Jan.–März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	569	568	0,2
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	136	131	3,8
Operatives Ergebnis	Mio. €	3	-6	-
Segmentergebnis	Mio. €	1	-5	-
EBITDA*	Mio. €	8	9	-10,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	19	10	90,0
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	30 254	29 481	2,6

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Die LSG Sky Chefs-Gruppe umfasst 151 Unternehmen und ist an mehr als 200 Flughäfen in 52 Ländern vertreten. Die Muttergesellschaft der Gruppe ist die LSG Lufthansa Service Holding AG mit Sitz in Neulsenburg. Der Konsolidierungskreis wurde gegenüber dem ersten Quartal 2012 um insgesamt drei Gesellschaften erweitert. Zugängen von Gesellschaften in Finnland, Spanien, England, Russland und Irland stehen der Verkauf einer Beteiligung in Malaysia und eine gesellschaftsrechtliche Verschmelzung in Deutschland gegenüber. Im Januar schloss das Unternehmen den Verkauf seiner Minderheitsbeteiligung an zwei Cateringbetrieben in Kuala Lumpur und Penang, Malaysia, ab. Die Präsenz an beiden Standorten wird jedoch im Rahmen einer technischen Kooperationsvereinbarung aufrechterhalten. Im Rahmen der laufenden Restrukturierung des defizitären Deutschlandgeschäfts wurden im März die Betriebe in Paderborn, Nürnberg und Münster/Osnabrück geschlossen. Der Service von LSG Sky Chefs an diesen Standorten wird mittels eines externen Dienstleisters weiterhin sichergestellt. Die Gespräche mit der Gewerkschaft zu einem neuen Tarifvertrag für die deutschen Standorte befinden sich im fortgeschrittenen Stadium. Die Passagier volumina wuchsen in den ersten drei Monaten 2013 moderat, jedoch mit stark unterschiedlichen regionalen Ausprägungen. LSG Sky Chefs konnte ihr Geschäft in allen Regionen gegenüber Vorjahr ausbauen. Für das erste Quartal weist das Unternehmen ein operatives Ergebnis von 3 Mio. EUR aus.

Produkte LSG Sky Chefs trägt der zunehmenden Bedeutung des Bordverkaufsprozesses für Fluggesellschaften Rechnung, indem es gemeinsam mit Retail in Motion Komplettlösungen in diesem Segment anbietet. Das Leistungsspektrum umfasst IT-Lösungen für die gesamte Prozesskette bis hin zum eigentlichen Verkauf sowie verschiedene Auswertungsoptionen.

Operative Entwicklung Im ersten Quartal konnten zahlreiche neue Kundenverträge gewonnen und bestehende verlängert werden. LSG Sky Chefs partizipiert am Wachstum bestehender Kunden im Rahmen der Ausweitung ihrer Streckennetze, beispielsweise mit Etihad in Washington und São Paulo oder mit

American Airlines in Düsseldorf und Seoul. Wichtige Vertragsverlängerungen wurden mit Emirates, United/Continental, Jet Airways, TAP sowie Transaero abgeschlossen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz des Geschäftsfelds Catering ist in den ersten drei Monaten mit 569 Mio. EUR gegenüber Vorjahr nahezu unverändert geblieben. Wesentliche Wechselkurseffekte waren nicht zu verzeichnen. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Geschäftsbetriebe führten zu einer Reduktion des Umsatzes um 20 Mio. EUR, konnten jedoch durch reales Umsatzwachstum kompensiert werden. Der Einbringung der bisherigen Geschäftsbetriebe in Großbritannien in ein Joint Venture standen Neukonsolidierungen in Finnland und Angola gegenüber. Der Außenumsatz ist auf 433 Mio. EUR (-0,9 Prozent) gesunken. Der Innenumsatz erhöhte sich um 3,8 Prozent auf 136 Mio. EUR. Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 22 Mio. EUR leicht (-1 Mio. EUR) unter dem Vorjahreswert. Somit blieben die operativen Gesamterlöse unverändert bei 591 Mio. EUR. Die operativen Gesamtaufwendungen waren mit 588 Mio. EUR um 1,5 Prozent geringer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Materialaufwand ging im Wesentlichen aufgrund der Veränderungen im Konsolidierungskreis um 3,5 Prozent auf 249 Mio. EUR zurück.

In den ersten drei Monaten beschäftigte die LSG Sky Chefs-Gruppe durchschnittlich 30.254 Mitarbeiter, 2,6 Prozent mehr als im ersten Quartal des Vorjahres. Hierdurch sowie insbesondere aufgrund von Restrukturierungsaufwendungen in Deutschland ergab sich beim Personalaufwand insgesamt eine Erhöhung um 4,2 Prozent auf 224 Mio. EUR. Die Abschreibungen waren mit 16 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die sonstigen operativen Aufwendungen sind primär durch geringere Aufwendungen für Fremdpersonal auf 99 Mio. EUR (-8,3 Prozent) gesunken. LSG Sky Chefs weist für die ersten drei Monate 2013 einen operativen Gewinn von 3 Mio. EUR aus (Vorjahr: Verlust von 6 Mio. EUR). Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen war wie im Vorjahr ausgeglichen. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3 Mio. EUR auf -2 Mio. EUR verringert. Das Segmentergebnis von LSG Sky Chefs betrug somit insgesamt 1 Mio. EUR (Vorjahr: -5 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen fielen mit 19 Mio. EUR um 9 Mio. EUR höher aus als im Vorjahresquartal 2012.

Prognose Bedingt durch Veränderungen im Konsolidierungskreis rechnet LSG Sky Chefs nun für das Gesamtjahr 2013 lediglich mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau. Konsolidierungsbereinigt rechnet das Unternehmen mit moderatem Wachstum im Airline-Catering und weiterer Expansion in den angrenzenden Märkten. Die im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE eingeleiteten Aktivitäten werden intensiv vorangetrieben. Zudem werden die in den Kernfunktionen Einkauf, Produktentwicklung, Produktion und Vertrieb laufenden Initiativen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit fortgeführt. LSG Sky Chefs erwartet für 2013 unverändert einen Anstieg des operativen Gewinns gegenüber Vorjahr.

Geschäftsfeld IT Services

Kennzahlen IT Services

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	150	146	2,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	87	87	0,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	3	4	-25,0
Segmentergebnis	Mio. €	2	4	-50,0
EBITDA*	Mio. €	11	13	-15,4
Segmentinvestitionen	Mio. €	6	6	0,0
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	2 731	2 800	-2,5

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftsfeldstruktur und Geschäftsverlauf Als international agierender IT-Provider bietet Lufthansa Systems Beratungs- und IT-Dienstleistungen für ausgewählte Branchen. Das Unternehmen hat eine weltweit führende Position in der Aviation-Industrie. Lufthansa Systems bietet seinen Kunden das gesamte Spektrum an IT-Dienstleistungen und betreibt einen weltweiten Rechenzentrumsverbund. Zum Kundenstamm zählen rund 300 Airlines und mehr als 150 Unternehmen aus anderen Branchen. Neben dem Hauptsitz in Kelsterbach und mehreren Niederlassungen in Deutschland hat Lufthansa Systems Auslandsstandorte in 16 Ländern. Im ersten Quartal konnte das Unternehmen die Entwicklung des vergangenen Jahres festigen. Umsatz und Ergebnis lagen in etwa auf Vorjahresniveau.

Produkte Das Angebot von Lufthansa Systems umfasst Beratung, Entwicklung und Implementierung von Branchenlösungen sowie deren Betrieb für Unternehmen aller Branchen. Dabei deckt das Portfolio alle Geschäftsprozesse einer Fluggesellschaft ab. Lufthansa Systems ist zudem zertifizierter SAP-Partner. Cloud Computing, mobile Lösungen und andere innovative Konzepte nehmen im Leistungsportfolio des Unternehmens einen besonderen Raum ein. Wichtige Beispiele dafür sind das drahtlose Bordunterhaltungssystem BoardConnect sowie Velimo, die erste vollintegrierte Guest Service Plattform für die Hospitality-Industrie.

Operative Entwicklung Im Berichtszeitraum hat Lufthansa Systems die Kundenbasis in den Geschäftsbereichen Airline Solutions und Industry Solutions weiter vergrößert. So wurde mit Jetstar Asia der erste asiatische Kunde für das Lido/iRouteManual gewonnen. Zu den weiteren Airlines, die sich im ersten Quartal für die fortschrittlichen Navigationslösungen von Lufthansa Systems entschieden haben, gehören Iberia, Golden Myanmar, Libyan Airlines und die türkische Frachtfluggesellschaft ATC Airlines. Als weiterer Neukunde setzt der Low-Cost-Carrier Norwegian Air Shuttle auf ein umfassendes IT-Paket von Lufthansa Systems.

Der Geschäftsbereich Industry Solutions konnte die langjährige Zusammenarbeit mit E.ON und Vattenfall im Rahmen neuer Projekte erweitern. Weitere Aufträge kamen von der adidas Group und dem Hamburger Handelshaus Jebsen & Jessen. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) wird zukünftig ihren Ticketverkauf über das moderne, integrierte eTicketing-System Patris von Lufthansa Systems abwickeln.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Mit Abschluss des ersten Quartals des laufenden Geschäftsjahres erzielte die Lufthansa Systems Umsatzerlöse in Höhe von 150 Mio. EUR, eine Steigerung um 2,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg der Umsatzerlöse wurde im Wesentlichen mit Kunden außerhalb der Lufthansa Group generiert. Auf dem externen Markt konnten die Umsatzerlöse auf 63 Mio. EUR (Vorjahr: 59 Mio. EUR) gesteigert werden. Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften der Lufthansa Group entwickelten sich gegenüber dem Vorjahr stabil, es wurden Umsatzerlöse in Höhe von 87 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) erwirtschaftet. Die sonstigen operativen Erträge erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 6 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Währungseffekte zurückzuführen. Damit stiegen die operativen Gesamterlöse auf 156 Mio. EUR (Vorjahr: 150 Mio. EUR). Der Materialaufwand ist aufgrund des Technologiewechsels auf abstrahierte IT-Infrastrukturen (Cloud Computing) auf 28 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) angestiegen.

Die Mitarbeiterzahl ist im Berichtszeitraum auf 2.731 (Vorjahr: 2.800) gesunken. Der Personalaufwand ist aufgrund höherer Aufwendungen für Altersteilzeit und Abfindungen auf 63 Mio. EUR gestiegen. Die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich auf 9 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Aufwendungen verminderten sich auf 53 Mio. EUR, 8 Mio. EUR weniger als im Vorjahr. Die operativen Gesamtaufwendungen summierten sich auf 153 Mio. EUR (Vorjahr: 146 Mio. EUR). Das operative Ergebnis verblieb auf in etwa gleichem Niveau (3 Mio. EUR, Vorjahr: 4 Mio. EUR). Im Berichtszeitraum wurden in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände 6 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) investiert.

Prognose Die im ersten Quartal abgeschlossenen Verträge sowie die Umsetzung von Projekten im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE tragen zur weiteren positiven Entwicklung der Lufthansa Systems bei. Trotz der insgesamt angespannten gesamtwirtschaftlichen Situation wird im laufenden Geschäftsjahr mit einem moderaten Umsatzwachstum und unverändert mit einer weiteren Steigerung der Profitabilität gerechnet. Der Schwerpunkt des Wachstums wird dabei auf dem Geschäft mit konzernexternen Kunden liegen.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – März 2013	Jan. – März 2012	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	351	348	0,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	-103	-5	
Segmentergebnis	Mio. €	-96	-5	
EBITDA*	Mio. €	-82	-11	
Segmentinvestitionen	Mio. €	2	3	-33,3
Mitarbeiter zum 31.03.	Anzahl	3 967	4 047	-2,0

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/ Beteiligungserträge.

Struktur Der Bereich Sonstige beinhaltet die Service- und Finanzgesellschaften, unter deren Dach die Aktivitäten der Lufthansa Group im Finanz- und Dienstleistungsbereich gebündelt werden. Dazu gehören AirPlus und Lufthansa Flight Training. Die zentralen Konzernfunktionen der Deutschen Lufthansa AG sind ebenfalls diesem Segment zugeordnet.

Entwicklung der Gesellschaften Im ersten Quartal spürte AirPlus die Verlangsamung des internationalen Geschäftsreisewachstums: Der Abrechnungsumsatz der AirPlus-Geschäftsreiseprodukte lag lediglich 2 Prozent über dem Wert des ersten Quartals 2012. Die Anzahl der Transaktionen von AirPlus-Kunden weltweit lag im ersten Quartal ebenfalls 2 Prozent über dem Vorjahreszeitraum. Dies entspricht einer deutlichen Abweichung von erheblich höheren Wachstumsraten in der Vergangenheit. Das operative Ergebnis lag im ersten Quartal auf Vorjahresniveau (10 Mio. EUR).

Bei Lufthansa Flight Training ist derzeit insbesondere der Bereich Safety und Service Training durch das Aussetzen der Flugbegleitergrundausbildung durch Lufthansa Passage von Nachfragerückgängen betroffen. Im März ist ein neuer Full Flight Simulator der Swiss Aviation Training (S.A.T.) im Lufthansa Flight Training Center Frankfurt eingetroffen, der von Lufthansa Flight Training technisch betreut wird. Lufthansa Flight Training erwirtschaftete im ersten Quartal operative Gesamterlöse in Höhe von 43 Mio. EUR (-8,5 Prozent). Das operative Ergebnis lag mit 8 Mio. EUR unter Vorjahr (-2 Mio. EUR).

Ein Teil der finanzadministrativen Konzernfunktionen wird im Rahmen der Ausgliederung in Shared Services Center in ein spezialisiertes Dienstleistungszentrum überführt. Die Verhandlungen mit den Mitbestimmungsgremien dazu laufen. Im Februar wurden unter anderem erste von der Überführung betroffene Bereiche über die künftige Schließung informiert.

Die operativen Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 193 Mio. EUR 8,4 Prozent über Vorjahr. Das operative Ergebnis betrug -123 Mio. EUR (Vorjahr: -29 Mio. EUR). Dies ist bedingt durch einen Anstieg der operativen Aufwendungen auf

316 Mio. EUR (Vorjahr: 207 Mio. EUR). Für den Anstieg sind die Restrukturierungsprojekte im Rahmen von SCORE sowie Kursverluste verantwortlich.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Berichtszeitraum war geprägt durch die Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit SCORE, die in diesem Segment verbucht werden. Die operativen Gesamterlöse stiegen leicht an auf 351 Mio. EUR (Vorjahr: 348 Mio. EUR), während sich die operativen Aufwendungen deutlich um 28,6 Prozent auf 454 Mio. EUR erhöhten (Vorjahr: 353 Mio. EUR). Für das Segment ergab sich daraus ein operatives Ergebnis von -103 Mio. EUR (Vorjahr: -5 Mio. EUR).

Risiko- und Chancenbericht

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Markt- und Wettbewerbsrisiken, mit Auswirkungen auf Kapazität und Auslastung. Dazu kommen politische, operationelle und tarifpolitische Risiken, Rechts- und Haftungsrisiken, Beschaffungsrisiken, IT-Risiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Die stets auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme der Lufthansa Group ermöglichen es, frühzeitig sowohl Risiken als auch Chancen zu erkennen und das Handeln danach auszurichten. Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagementsystem und zur Risikosituation der Lufthansa Group finden sich im Geschäftsbericht 2012 ab [S. 104](#).

In den ersten drei Monaten des Jahres 2013 haben sich im Vergleich zu den im Geschäftsbericht ausführlich dargestellten Risiken und Chancen folgende Konkretisierungen beziehungsweise neue Entwicklungen ergeben.

Die Staatsschuldenkrise in Europa stellt unverändert ein erhebliches Risiko für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung dar. Weitere Risikofaktoren, die sich negativ auf das globale Wirtschaftswachstum und auf den Luftverkehr auswirken können, sind unter anderem die anhaltende politische Pattsituation in den USA, die aktuelle Krise um Nordkorea, ein potenziell überhitzter chinesischer Immobilienmarkt sowie ein verändertes Reiseverhalten durch den möglichen Ausbruch von Krankheiten wie der Vogelgrippe in Asien oder das Eintreten von terroristischen Anschlägen wie jüngst in den USA. Das Verkehrsaufkommen im weltweiten Passagierluftverkehr ist von diesen Risikofaktoren bislang nicht tangiert. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group konnten die Auslastung durch Kapazitätsmanagement im Vergleich zum Vorjahr verbessern.

Die Rohöl- und Kerosinpreise bewegen sich unter dem Niveau des Vorjahres. Unverändert sind die Treibstoffpreise jedoch sehr volatil. Sie werden neben der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage

auch durch geopolitische Krisen beeinflusst. Daher ist ein Anstieg der Preise nicht auszuschließen. Trotz bestehender Sicherungen würde ein solcher Anstieg die Treibstoffrechnungen der Fluggesellschaften erheblich belasten.

Die Umsetzung des im November 2012 vorgelegten Beschlussvorschlags der EU-Kommission, den Emissionshandel für das Jahr 2012 in seinem Umfang auf Flüge mit Start und Landung innerhalb der EU beziehungsweise EFTA zu begrenzen, wurde im April 2013 vom EU-Parlament bestätigt. Noch zu hinterfragen ist die Einbeziehung der Schweiz in den Gültigkeitsbereich des reduzierten Emissionshandels.

Im Zuge der konsequenten Fortsetzung der strukturellen Veränderungen der Lufthansa Group durch das konzernweite Zukunftsprogramm SCORE ist weiterhin mit zunehmenden Belastungen im Rahmen von Verhandlungen zum Interessenausgleich bis hin zu Arbeitskämpfen zu rechnen.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Situation und aller bekannten sonstigen Sachverhalte und Umstände derzeit keine den Fortbestand des Konzerns gefährdende Entwicklung erkennbar.

Nachtragsbericht

Trotz eines vorgelegten Angebots der Lufthansa Group kam es während der laufenden Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft ver.di für die Mitarbeiter des Bodenpersonals der Lufthansa Group in Deutschland erneut am 22. April 2013 zu einem Warnstreik, der erhebliche Einschränkungen im Flugbetrieb nach sich zog. Nahezu alle Flüge innerhalb Deutschlands und Europas mussten abgesagt werden. Insgesamt waren rund 150.000 Fluggäste von den Streikmaßnahmen betroffen. Die Tarifverhandlungen dauern an.

Prognosebericht

BIP-Wachstum

in %	2013*	2014*	2015*	2016*	2017*
Welt	2,6	3,5	4,0	4,0	4,0
Europa	0,1	1,0	1,8	2,3	2,3
Deutschland	0,7	1,4	1,6	1,6	1,7
Nordamerika	1,9	2,8	3,2	2,8	2,8
Südamerika	3,4	4,2	4,1	4,3	4,2
Asien/ Pazifik	4,8	5,6	6,0	5,8	5,7
China	8,1	8,3	8,5	8,4	7,9
Naher Osten	2,4	3,6	4,1	4,4	4,0
Afrika	4,3	4,8	5,0	5,1	5,0

Quelle: Global Insight World Overview per 15.04.2013.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick Es gibt derzeit Signale, die auf eine weitere positive Entwicklung der Weltwirtschaft hoffen lassen. Dazu gehören die anhaltende Erholung des privaten Sektors in den USA sowie die Wachstumsraten einiger Länder Nordeuropas. Daneben gibt es auch für Brasilien und Indien Indizien, dass das Wachstum der jeweiligen Wirtschaft über dem Vorjahresniveau liegen wird. Für 2013 wird mit einem weltweiten Wirtschaftswachstum von insgesamt 2,6 Prozent gerechnet.

Für Europa wird für 2013 ein Wachstum von 0,1 Prozent erwartet. Nach wie vor ist es vor allem die wirtschaftliche Entwicklung in den südeuropäischen Ländern, die zu diesem geringen Wachstum führt. Für Belgien, Frankreich und die Niederlande wird ein positives Wachstum der Wirtschaft erst wieder für das Jahr 2014 erwartet. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands im Jahr 2013 wird dagegen auf 0,7 Prozent prognostiziert.

Hinsichtlich der Ölpreisentwicklung beinhalten die Terminkurse die Erwartung leicht sinkender Preise. Insgesamt wird das Ölpreisniveau jedoch weiterhin stark durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst werden. Es ist daher auch für das restliche Jahr 2013 mit weiterhin volatilen Treibstoffkosten zu rechnen.

Es wird erwartet, dass sich das Wachstum der Airline-Industrie auch in 2013 fortsetzen wird. Die IATA geht für das Jahr 2013 von einem Gewinn der Branche von 10,6 Mrd. USD (Vorjahr: 7,6 Mrd. USD) aus.

Lufthansa Group Die ersten drei Monate des Geschäftsjahres entwickelten sich ordentlich. Trotz volatiler Märkte, weiterhin hoher Treibstoffkosten und schwankender Wechselkurse konnte das Ergebnis des Vorjahres gehalten werden. Dies obwohl einmalige Restrukturierungskosten das Ergebnis zusätzlich belasteten.

In der Passage Airline Gruppe zeichnet sich eine stabile Entwicklung in den Vorausbuchungen und Durchschnittserlösen ab. Ein zunehmend aktives Kapazitätsmanagement wird zu steigenden Ladefaktoren führen. Eine Verbesserung der Profitabilität ist zu erwarten. Für Lufthansa Cargo wird die Entwicklung der allgemeinen Nachfragesituation im zweiten Halbjahr das Ergebnis maßgeblich prägen. Bei den Service-Gesellschaften zeichnet sich eine insgesamt stabile Entwicklung ab.

Für das Gesamtjahr 2013 geht die Lufthansa Group daher unverändert von einem Umsatz über Vorjahr und einem operativen Ergebnis über dem berichteten Ergebnis für das Geschäftsjahr 2012 (524 Mio. EUR) aus.

Insbesondere aufgrund der nach wie vor stark schwankenden Wechselkurse unterliegt die Prognose nach wie vor hohen Unsicherheiten. Maßgeblich ist neben der allgemeinen Marktentwicklung auch die Fähigkeit, die Restrukturierung des Unternehmens im Rahmen des SCORE-Programms zeitnah voranzutreiben.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – März 2013

in Mio. €	Jan. – März 2013	Jan. – März 2012
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	5 337	5 349
Andere Betriebserlöse	1 291	1 270
Umsatzerlöse	6 628	6 619
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	34	45
Sonstige betriebliche Erträge	541	516
Materialaufwand	–4 102	–4 170
Personalaufwand	–1 787	–1 713
Abschreibungen	–490	–463
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1 288	–1 192
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–464	–358
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	–10	–36
Übriges Beteiligungsergebnis	6	13
Zinserträge	41	37
Zinsaufwendungen	–124	–134
Übrige Finanzposten	–29	–16
Finanzergebnis	–116	–136
Ergebnis vor Ertragsteuern	–580	–494
Ertragsteuern	125	101
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	–455	–393
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0	2
Ergebnis nach Ertragsteuern	–455	–391
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–4	–3
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	–459	–394
„Unverwässertes“ / „Verwässertes Ergebnis“ je Aktie in €	–1,00	–0,86
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen in €	–1,00	–0,86
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in €	0,00	0,00

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar – März 2013

in Mio. €	Jan. – März 2013	Jan. – März 2012
Ergebnis nach Ertragsteuern	-455	-391
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	11	-9
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	46	70
Folgebewertung von Cashflow Hedges	159	-47
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-13	2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	0	-1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-39	14
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	38	-244
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-9	107
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern	193	-108
Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)	-262	-499
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-4	-1
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-266	-500

Konzernbilanz

zum 31. März 2013

Aktiva

in Mio. €	31.03.2013	31.12.2012	31.03.2012	01.01.2012
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	1 191	1 193	1 194	1 191
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	364	375	374	384
Flugzeuge und Reservetriebwerke	12 030	11 838	11 661	11 592
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	896	899	867	840
Übriges Sachanlagevermögen	2 057	2 081	2 102	2 118
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	404	400	351	394
Übrige Beteiligungen	466	413	938	898
Langfristige Wertpapiere	19	19	20	134
Ausleihungen und Forderungen	435	464	462	443
Derivative Finanzinstrumente	300	268	264	343
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	21	25	22	24
Effektive Ertragsteuerforderungen	52	52	61	60
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	857	755	414	152
Langfristige Vermögenswerte	19 092	18 782	18 730	18 573
Vorräte	655	639	636	620
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 223	3 595	4 308	3 449
Derivative Finanzinstrumente	262	215	478	414
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	150	151	178	171
Effektive Ertragsteuerforderungen	92	101	113	128
Wertpapiere	3 579	3 530	3 253	3 111
Bankguthaben und Kassenbestände	1 596	1 436	915	887
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	79	110	817	686
Kurzfristige Vermögenswerte	10 636	9 777	10 698	9 466
Bilanzsumme	29 728	28 559	29 428	28 039

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	31.03.2013	31.12.2012	31.03.2012	01.01.2012
Gezeichnetes Kapital	1 177	1 177	1 172	1 172
Kapitalrücklage	1 382	1 382	1 366	1 366
Gewinnrücklagen	1 194	-63	1 341	1 483
Übrige neutrale Rücklagen	1 219	1 055	1 655	1 624
Konzernergebnis	-459	1 228	-394	-13
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	4 513	4 779	5 140	5 632
Minderheitenanteile	64	60	82	95
Eigenkapital	4 577	4 839	5 222	5 727
Pensionsrückstellungen	5 914	5 844	5 053	4 733
Sonstige Rückstellungen	627	582	617	574
Finanzschulden	4 967	5 947	5 855	5 808
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	235	198	146	128
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 160	1 163	1 165	1 156
Derivative Finanzinstrumente	171	150	99	55
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	106	94	89	92
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	13 180	13 978	13 024	12 546
Sonstige Rückstellungen	911	894	742	801
Finanzschulden	1 896	963	436	616
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 510	4 231	4 769	4 227
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 613	2 612	3 320	2 359
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	945	933	986	939
Derivative Finanzinstrumente	0	2	34	37
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	96	107	91	71
Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	-	-	804	716
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	11 971	9 742	11 182	9 766
Bilanzsumme	29 728	28 559	29 428	28 039

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 31. März 2013

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
Stand am 31.12.2011	1 172	1 366	766	322	193	343	1 624	3 800	-13	7 949	95	8 044
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	-2 317	-	-2 317	-	-2 317
Angepasster Stand am 31.12.2011	1 172	1 366	766	322	193	343	1 624	1 483	-13	5 632	95	5 727
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	-13	13	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-6	-6
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	8	-	8	-8	-
Konzern- / Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-394	-394	3	-391
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	37	-9	-	3	31	-137	-	-106	-2	-108
Stand am 31.03.2012	1 172	1 366	803	313	193	346	1 655	1 341	-394	5 140	82	5 222
Stand am 31.12.2012	1 177	1 382	169	317	236	332	1 054	3 635	990	8 238	60	8 298
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	1	-	-	1	-3 698	238	-3 459	-	-3 459
Angepasster Stand am 31.12.2012	1 177	1 382	169	318	236	332	1 055	-63	1 228	4 779	60	4 839
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1 228	-1 228	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern- / Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-459	-459	4	-455
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	166	11	-	-13	164	29	-	193	-	193
Stand am 31.03.2013	1 177	1 382	335	329	236	319	1 219	1 194	-459	4 513	64	4 577

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – März 2013

in Mio. €	Jan. – März 2013	Jan. – März 2012
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1 436	887
Ergebnis vor Ertragsteuern	-580	-494
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	490	463
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	16	25
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-1	-4
Beteiligungsergebnis	4	23
Zinsergebnis	83	97
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-19	-13
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	29	15
Veränderung des Working Capitals ¹⁾	954	776
Operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen	976	888
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		-55
Operativer Cashflow	976	833
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-699	-583
Investitionen in Finanzanlagen	-7	-9
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-9	-55
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	0	0
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	0	0
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-12	0
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	0	0
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	84	223
Zinseinnahmen	123	116
Erhaltene Dividenden	7	15
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-513	-293
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		38
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-332	-383
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	265	225
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-580	-451
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		38
Kapitalerhöhung	-	-
Aufnahme Finanzschulden	87	211
Rückführung Finanzschulden	-164	-306
Gewinnausschüttung	-	-6
Zinsausgaben	-156	-167
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-233	-268
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		-5
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	163	114
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-3	2
Veränderung der flüssigen Mittel ausgewiesen unter den zur Veräußerung vorgesehenen Vermögenswerten	-	-88
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.03.	1 596	915
Wertpapiere	3 579	3 253
Flüssige Mittel gesamt	5 175	4 168
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel gesamt	209	170

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

Anhang

1) Angewendete Standards und Konsolidierungskreisveränderungen

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 31. März 2013 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 2013 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Nach der ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwendenden Neufassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ (überarbeitet 2011, IAS 19R) werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste unter

Berücksichtigung latenter Steuern künftig als Umbewertungen direkt erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die bisher im Lufthansa Konzern zur Vermeidung ansonsten jährlich auftretender Schwankungen in der Bilanz angewendete 10-Prozent-Korridor-Regel ist danach nicht mehr zulässig. Insbesondere aus Veränderungen des für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden Diskontierungszinssatzes sowie – bei fondsfinanzierten Pensionsplänen – Marktwertschwankungen des Planvermögens können sich erhebliche, nicht prognostizierbare Schwankungen in der Bilanz und Verschiebungen zwischen Eigen- und Fremdkapital ergeben. Bei fondsfinanzierten Pensionsplänen wird der für die Bestimmung des Zinsaufwandes und die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzusetzende Zinssatz gleichermaßen für die Ermittlung des Zinsertrages aus dem Planvermögen angesetzt. Durch die Vorgabe eines einheitlichen Zinssatzes wird sich der Nettozinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen verändern. Darüber hinaus enthält die Neufassung des IAS 19 Neuregelungen zum Inhalt von „kurzfristig fälligen“ und „sonstigen langfristigen Leistungen“.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.04.2012 bis 31.03.2013

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	25.04.12		Gründung
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	27.09.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	10.08.12		Gründung
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	26.10.12		Gründung
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	26.10.12		Gründung
British Midland Airways Ltd., Donington Hall, Großbritannien		19.04.12	Verkauf
British Midland Ltd., Donington Hall, Großbritannien		19.04.12	Verkauf
Lauda Air Luftfahrt GmbH, Wien, Österreich		20.09.12	Fusion
Lufthansa Italia S.p.A., Mailand, Italien		26.03.13	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 2, Salzburg, Österreich		28.02.13	Fusion
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland	01.08.12		Kontrollerwerb
LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A., Luanda, Angola	01.09.12		Kontrollerwerb
Retail in Motion (International) Limited, Dublin, Irland	06.02.13		Kauf
LSG Sky Chefs Hannover GmbH, Neu-Isenburg		22.01.13	Fusion
Sonstige			
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln, Deutschland	23.08.12		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	27.04.12		Gründung
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	01.06.12		Aufstockung von Anteilen
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln, Deutschland		01.01.13	Aufgabe Geschäftstätigkeit

Diese Änderungen wirkten sich auf den Zeitpunkt der aufwandswirksamen Erfassung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen und damit auf den entsprechenden Bilanzansatz aus. Mit der Umstellung stiegen die Pensionsverpflichtungen und die sonstigen Rückstellungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen gegenüber dem Jahresabschluss 2012 zum 1. Januar 2013 um insgesamt 3,8 Mrd. EUR, die aktiven latenten Steuerposten stiegen um 711 Mio. EUR, die passiven latenten Steuerposten verringerten sich um 148 Mio. EUR und das Konzern-Eigenkapital verminderte sich um 3,5 Mrd. EUR. Darüber hinaus verminderten sich die sonstigen Vermögensgegenstände um 571 Mio. EUR. Durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste sowie den Entfall der ratiell nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen wäre der Dienstzeitaufwand im ersten Quartal 2012 um 23 Mio. EUR geringer ausgefallen. Durch die veränderte Bilanzierung von Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen wäre der Personalaufwand im ersten Quartal 2012 um 2 Mio. EUR höher ausgewiesen worden. Demgegenüber hätte sich im Vorjahreszeitraum durch die Umstellung der Planertragserwartung auf den zu Jahresbeginn geltenden Rechnungszins eine Erhöhung des Nettozinsaufwands um rund 14 Mio. EUR ergeben. Bei Anwendung des neuen IAS 19R bereits im ersten Quartal 2012 wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern somit um insgesamt 7 Mio. EUR höher ausgefallen. Das Ergebnis nach Ertragsteuern wäre um 3 Mio. EUR höher ausgewiesen worden.

Der zum 1. Januar 2013 verpflichtend prospektiv anzuwendende IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ beschreibt standardübergreifend, wie der beizulegende Zeitwert („fair value“) für die IFRS-Berichterstattung zu bestimmen ist, und erweitert die Anhangsangaben für Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert, enthält jedoch keine Vorgaben, in welchen Fällen der beizulegende Zeitwert zu verwenden ist. Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf eines Vermögenswerts vereinnahmen beziehungsweise bei Übertragung einer Verbindlichkeit zahlen würden („Exit“-Preis). Der beizulegende Zeitwert einer Verbindlichkeit bildet demzufolge das Ausfallrisiko ab, das heißt das eigene Kreditrisiko. IFRS 13 schreibt vor, unter welchen Marktbedingungen eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert möglich beziehungsweise eingeschränkt ist und dass die Bewertung grundsätzlich marktspezifisch, nicht etwa unternehmensspezifisch zu erfolgen hat. Für nicht finanzielle Vermögenswerte soll der beizulegende Zeitwert auf der Grundlage der bestmöglichen Nutzung des Vermögenswerts („highest and best use“) aus Perspektive eines Marktteilnehmers ermittelt werden. Zu den sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 13 ergebenden Anhangsangaben wird auf den Abschnitt 5) „Finanzinstrumente und Finanzschulden“ verwiesen.

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

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	Konzern 31.03.2013	Jahresabschluss 31.12.2012	Konzern 31.03.2012
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	75	105	206
Finanzanlagevermögen	–	1	43
Sonstiges	4	4	568
Eigenkapital / Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	–	–	804

Aufgegebene Geschäftsbereiche

Die British Midland-Gruppe stellte innerhalb des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe des Lufthansa Konzerns eine eigenständige, zahlungsmittelgenerierende Einheit dar. Sie war somit als Unternehmensbestandteil im Sinne des IFRS 5 anzusehen, dem betrieblich wie auch für Zwecke der Rechnungslegung klar abgrenzbare Cashflows zugeordnet wurden. Aufgrund des zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an die IAG wurde die British Midland Ltd. in den Konzernabschlüssen 2011 und 2012 nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufgebener Geschäftsbereich ausgewiesen. Die gesonderte Darstellung umfasste für das Vorjahresquartal neben dem laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern im ersten Quartal 2012 auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergab.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich der British Midland-Gruppe:

in Mio. €	Jan. – März 2013	Jan. – März 2012
Erlöse	–	186
Aufwendungen	–	–255
Laufendes Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen vor Steuern	–	–70
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	13
Laufendes Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–57
Bewertungs-/Veräußerungsergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	68
Steuern auf Bewertungs-/Veräußerungsergebnis	–	–9
Bewertungs-/Veräußerungsergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	59
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	2

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind darüber hinaus im Lagebericht auf [S. 3–21](#) zu finden.

3) Saisonalität

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

4) Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten

in Mio. €	31.03.2013	31.12.2012
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	943	922
Aus Gewährleistungsverträgen	941	925
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	41	43
Rechtliche Risiken	72	73
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	77	76

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 149 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2012 waren dies ebenfalls 149 Mio. EUR. Aus bereits zum Jahresende 2012 fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über drei Boeing 737-800 und zwei Avro RJ 85 ergaben sich im ersten Quartal 2013 Gewinne von 4 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 55 Mio. EUR.

Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von einer Boeing 747-400, zwei B737-800 und fünf ATR werden bis zum Jahresende 2013 Gewinne von 4 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 55 Mio. EUR erwartet. Ende März 2013 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 5,3 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2012 betrug das Bestellobligo 5,7 Mrd. EUR. Bezüglich der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag wird auf die Ausführungen im Lagebericht auf [S. 21](#) verwiesen.

5) Finanzinstrumente und Finanzschulden**Finanzinstrumente**

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

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

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

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

Vermögenswerte 31.03.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	275	–	275
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	0*	0*
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	275	0*	275
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	287	–	287
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	615	–	–	615
Fremdkapitalinstrumente	1 127	2 098	4	3 229
	1 742	2 098	4	3 844
Vermögenswerte gesamt	1 742	2 660	4	4 406

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 31.03.2013

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	158	–	158
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	13	–	13
Verbindlichkeiten gesamt	–	171	–	171

Zum 31. Dezember 2012 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte 31.12.2012

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über Gewinn- und Verlustrechnung				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	239	–	239
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	0*	0*
Finanzielle Vermögenswerte über Gewinn- und Verlustrechnung gesamt	–	239	0*	239
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	244	–	244
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	560	–	–	560
Fremdkapitalinstrumente	951	2 175	61	3 187
	1 511	2 175	61	3 747
Vermögenswerte gesamt	1 511	2 658	61	4 230

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Verbindlichkeiten 31.12.2012

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	92	–	92
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	60	–	60
Verbindlichkeiten gesamt	–	152	–	152

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

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

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

Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3

in Mio. €	01.01.2013	Im Perioden- ergebnis erfasst	Marktwertver- änderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge/ Umgliederungen	31.03.2013
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	0*	–	–	–	0*
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	61	0*	0*	–57	4
Gesamt	61	0*	0*	–57	4

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Finanzschulden

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen ihren 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. EUR	31.03.2013		31.12.2012	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	2 309	2 466	2 312	2 563
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 456	1 473	1 507	1 555
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 098	3 307	3 091	3 372
	6 863	7 246	6 910	7 490

6) Ergebnis je Aktie

		31.03.2013	31.03.2012
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	-1,00	-0,86
Konzernergebnis	Mio. €	-459	-394
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		459.946.960	457.937.292
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	-1,00	-0,86
Konzernergebnis	Mio. €	-459	-394
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	0	0
- Laufende und latente Steuern	Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	-459	-394
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		459.946.960	457.937.292

7) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 23. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG

sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG am 28. August 2012 und am 6. November 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 19. September 2012 beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 24. April 2009 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 606.559 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 1.552.791,04 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 8. November 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Zur Ausgabe weiterer neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand am 19. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 19. September 2012 beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 1.402.869 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 3.591.344,64 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 24. September 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2012 noch 19.855.864,32 EUR. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 vorschlagen, den Bilanzgewinn von 296 Mio. EUR in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

8) Segmentberichterstattung

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–März 2013

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	4 912	594	626	433	63	6 628	–	–	6 628
davon Verkehrserlöse	4 646	580	–	–	–	5 226	–	111	5 337
Konzerninnenumsätze	157	5	368	136	87	753	–	–753	–
Umsatzerlöse	5 069	599	994	569	150	7 381	–	–753	6 628
Operative sonstige Erträge	303	20	51	22	6	402	351	–209	544
Operative Gesamterlöse	5 372	619	1 045	591	156	7 783	351	–962	7 172
Operative betriebliche Aufwendungen	5 735	592	964	588	153	8 032	454	–955	7 531
davon Materialaufwand	3 579	433	475	249	28	4 764	26	–688	4 102
davon Personalaufwand	998	97	301	224	63	1 683	105	–1	1 787
davon Abschreibungen (planmäßig)	349	7	24	16	9	405	10	0	415
davon operative sonstige Aufwendungen	809	55	164	99	53	1 180	313	–266	1 227
Operatives Ergebnis¹⁾	–363	27	81	3	3	–249	–103	–7	–359
Übrige Segmenterträge	13	1	8	0*	0*	22	7	2	31
Übrige Segmentaufwendungen	84	0*	0*	0*	1	85	1	50	136
davon außerplanmäßige Abschreibungen	80	–	–	–	–	80	–	–	80
Ergebnis Equity-Bewertung	–14	3	2	–2	–	–11	1	0	–10
Segmentergebnis²⁾	–448	31	91	1	2	–323	–96	–55	–474
Übriges Finanzergebnis									–106
Ergebnis vor Ertragsteuern									–580
Segmentvermögen ³⁾	15 495	1 035	3 118	1 315	257	21 220	1 630	6 878	29 728
davon aus Equity-Bewertung	35	66	191	106	–	398	6	–	404
Segmentsschulden ⁴⁾	13 326	570	1 636	767	194	16 493	1 751	6 907	25 151
Segmentinvestitionen ⁵⁾	611	61	11	19	6	708	2	8	718
davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	10	–	10	–	–	10
Mitarbeiter zum Stichtag	55 004	4 512	20 048	30 254	2 731	112 549	3 967	0	116 516

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Zur Überleitung vom operativen Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

²⁾ Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inklusive des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

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

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

⁵⁾ Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar – März 2012

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	IT Services	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	4 872	655	596	437	59	6 619	–	–	6 619
davon Verkehrserlöse	4 607	633	–	–	–	5 240	–	109	5 349
Konzerninnenumsätze	168	7	430	131	87	823	–	–823	–
Umsatzerlöse	5 040	662	1 026	568	146	7 442	–	–823	6 619
Operative sonstige Erträge	233	14	43	23	4	317	348	–180	485
Operative Gesamterlöse	5 273	676	1 069	591	150	7 759	348	–1 003	7 104
Operative betriebliche Aufwendungen	5 700	656	1 004	597	146	8 103	353	–993	7 463
davon Materialaufwand	3 627	477	517	258	17	4 896	25	–751	4 170
davon Personalaufwand	971	93	303	215	59	1 641	73	–1	1 713
davon Abschreibungen (planmäßig)	344	16	23	16	9	408	10	–	418
davon operative sonstige Aufwendungen	758	70	161	108	61	1 158	245	–241	1 162
Operatives Ergebnis¹⁾	–427	20	65	–6	4	–344	–5	–10	–359
Übrige Segmenterträge	13	1	9	0*	0*	23	4	49	76
Übrige Segmentaufwendungen	56	0*	0*	0*	0*	56	4	15	75
davon außerplanmäßige Abschreibungen	55	–	–	–	–	55	–	–	55
Ergebnis Equity-Bewertung	–46	5	4	1	–	–36	0*	–	–36
Segmentergebnis²⁾	–516	26	78	–5	4	–413	–5	24	–394
Übriges Finanzergebnis						–			–100
Ergebnis vor Ertragsteuern						–			–494
Segmentvermögen ³⁾	16 130	822	3 059	1 277	273	21 561	1 961	5 906	29 428
davon aus Equity-Bewertung	32	58	175	80	–	345	6	–	351
Segmentsschulden ⁴⁾	13 137	569	1 825	662	162	16 355	1 895	5 956	24 206
Segmentinvestitionen ⁵⁾	492	34	33	10	6	575	3	14	592
davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 845	4 602	20 423	29 481	2 800	113 151	4 047	3 700	120 898

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Zur Überleitung vom operativen Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 8 des Zwischenlageberichts.

²⁾ Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inklusive des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

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

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

⁵⁾ Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen.

Angaben nach Regionen Januar–März 2013

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	3 625	1 565	715	639	168	596	153	80	5 337
Andere Betriebserlöse	531	142	311	241	53	271	74	51	1 291
Umsatzerlöse	4 156	1 707	1 026	880	221	867	227	131	6 628

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Angaben nach Regionen Januar–März 2012

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	3 625	1 560	665	608	133	695	141	90	5 349
Andere Betriebserlöse	578	241	302	249	40	242	59	49	1 270
Umsatzerlöse	4 203	1 801	967	857	173	937	200	139	6 619

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

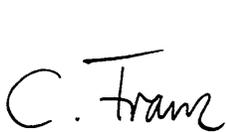
9) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2012 unter „Erläuterung 49“ ab [S. 191](#) 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 unter „Erläuterung 50“ ab [S. 193](#) des Konzernanhangs 2012 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Der Vorstand, 30. April 2013


Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines und
Konzern-Personalpolitik

Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Impressum

Herausgeber

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

Registereintragung:
Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Christian Schmidt

Deutsche Lufthansa AG, Investor Relations

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring

+49 69 696–28001

Gregor Schleussner

+49 69 696–28012

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696–28008
Telefax: +49 69 696–90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

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

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

Finanzkalender 2013/2014

2013

- 7. Mai** Hauptversammlung in Köln
- 2. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2013
- 31. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2013

2014

- 13. März** Bilanz-Presskonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2013
- 29. April** Hauptversammlung in Hamburg
- 6. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2014
- 31. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2014
- 30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2014

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 1. Zwischenbericht 2013 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informativen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

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

Hinweis

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

