



Lufthansa

3. Zwischenbericht
Januar – September 2011 // **3**

Weitblick



Der Lufthansa Konzern im Überblick

Kennzahlen Lufthansa Konzern

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	22 138	20 193	9,6	8 075	7 568	6,7
davon Verkehrserlöse	Mio. €	18 410	16 445	11,9	6 813	6 242	9,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	578	612	-5,6	575	783	-26,6
EBIT	Mio. €	564	957	-41,1	692	893	-22,5
EBITDA	Mio. €	1 854	2 206	-16,0	1 115	1 330	-16,2
Konzernergebnis	Mio. €	288	524	-45,0	494	628	-21,3
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	28 825	29 501	-2,3	–	–	–
Eigenkapitalquote	%	28,0	25,1	2,9 P.	–	–	–
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 623	1 521	6,7	–	–	–
Operativer Cashflow	Mio. €	2 193	2 425	-9,6	453	1 005	-54,9
Investitionen (brutto)	Mio. €	1 996	1 760	13,4	559	786	-28,9
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen							
Vergleichbare operative Marge ¹⁾	%	3,0	3,5	-0,5 P.	7,6	11,1	-3,5 P.
EBITDA-Marge	%	8,4	10,9	-2,5 P.	13,8	17,6	-3,8 P.
Lufthansa Aktie							
Quartalsschlusskurs	€	9,76	13,49	-27,7	–	–	–
Ergebnis pro Aktie	€	0,63	1,14	-44,7	1,08	1,36	-20,6
Leistungsdaten							
Fluggäste	Tsd.	80 671	74 608	8,1	30 408	28 981	4,9
Sitzladefaktor	%	77,7	79,6	-1,9 P.	81,7	83,6	-1,9 P.
Fracht und Post	Tsd. t	1 588	1 470	8,0	518	531	-2,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,6	68,0	-1,4 P.	66,5	66,4	0,1 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 717	29 029	9,3	11 109	10 471	6,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	23 148	21 697	6,7	8 396	8 031	4,5
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,0	74,7	-1,7 P.	75,6	76,7	-1,1 P.
Flüge	Anzahl	857 450	822 021	4,3	299 624	295 087	1,5
Mitarbeiter							
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	120 110	116 838	2,8	–	–	–

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

Veröffentlichungstag: 27. Oktober 2011.

Inhalt

1	An unsere Aktionäre	39	Weitere Informationen
3	Zwischenlagebericht	40	Impressum/Kontakt
28	Zwischenabschluss		Finanzkalender 2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

das laufende Jahr zeigt sich weiterhin außerordentlich ereignisreich. Die Gesellschaften des Lufthansa Konzerns haben sich bereits mehrfach und rasch auf neue Entwicklungen einstellen müssen. Dies ist in unserem Sektor nicht neu und wir haben für den Umgang mit exogenen Herausforderungen, wie Naturkatastrophen, politischen Unruhen, Nachfrage- und Ölpreisschwankungen, eine in der Industrie herausragende Flexibilität aufgebaut. Doch ereilten uns in diesem Jahr auch weit weniger nachvollziehbare Zusatzbelastungen, wie die Luftverkehrsteuer oder jüngst das quasi über Nacht verhängte vorläufige Nachtflugverbot in Frankfurt. Sie stellen das Management und die Mitarbeiter unserer Gesellschaften vor zusätzliche Herausforderungen in einer ohnehin turbulenten Zeit. Die Rezessionsängste und Sorgen um die Auswirkungen der Schuldenkrisen in Europa und den USA wirken sich seit dem dritten Quartal bereits deutlich auf den Geschäftsverlauf aus.

In den abgelaufenen neun Monaten hat der Lufthansa Konzern dennoch den Umsatz steigern können und einen operativen Gewinn von 578 Mio. EUR erzielt. Dieses Ergebnis gibt uns keinen Grund zum Jubeln, es spiegelt die unterschiedlichen Kräfte, die auf unsere Geschäftsfelder einwirken, aber treffend wider.

Wie erwartet, schaffte die Passage Airline Gruppe während des dritten Quartals den Sprung in die Gewinnzone. Der operative Gewinn wurde getragen von SWISS und Lufthansa Passage, er blieb jedoch unter dem des Vorjahres. Die Lufthansa Cargo konnte das zweithöchste operative Ergebnis ihrer Unternehmens-

geschichte erzielen. Im Verlauf des dritten Quartals spürte sie aber auch die abnehmende Dynamik in der Weltwirtschaft. Lufthansa Technik und Lufthansa Systems schlossen den Berichtszeitraum ebenfalls mit operativen Gewinnen ab. LSG Sky Chefs konnte diesen sogar weiter steigern.

Angesichts der Ertragsentwicklungen im dritten Quartal und der sich abschwächenden Buchungsausblicke in den fliegenden Gesellschaften haben wir bereits im September das Ergebnisziel für das Geschäftsjahr 2011 angepasst. Wir gehen seitdem von einem operativen Gewinn im oberen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich aus.

Sehr geehrte Damen und Herren, von den Entwicklungen in diesem Jahr fühlen wir uns mehr denn je bestätigt, dass die Kombination aus weitsichtigem Handeln und Flexibilität zur kurzfristigen Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen entscheidende Faktoren für die erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens und im Wettbewerb darstellt. Beides kam in den vergangenen Monaten bereits umfassend zum Einsatz – sei es bei den Investitionsentscheidungen, etwa im Rahmen der Flottenmodernisierung, bei der laufenden Verbesserung der Kostenstrukturen oder bei den bereits mehrfach vorgenommenen Anpassungen der Kapazitäten. Mit unserer Aufstellung und dem Engagement unserer Führungskräfte und Mitarbeiter blicken wir auch weiterhin zuversichtlich in die Zukunft.

Wir danken für Ihr Vertrauen!



Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender



Stephan Gemkow
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services



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



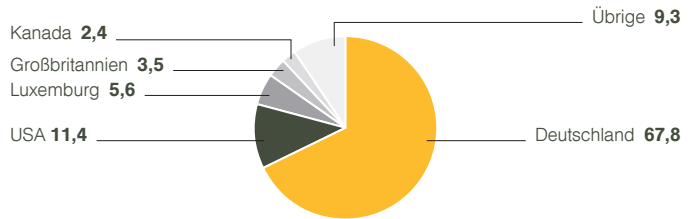
Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Lufthansa Aktie

Der Rückgang der konjunkturellen Wachstumsraten und die wachsenden Risiken aus der Schuldenkrise europäischer Länder und der USA führten im dritten Quartal zu deutlichen Korrekturen an den Aktienmärkten weltweit. Der DAX fiel zwischenzeitlich bis auf 5.072 und schloss Ende September bei 5.502 Punkten. Damit verlor er seit Jahresbeginn rund ein Fünftel seines Werts.

In diesem insgesamt schwachen und dabei sehr volatilen Marktumfeld standen Airline-Aktien besonders unter Druck, zumal den sukzessive reduzierten Konjunkturprognosen ein auf hohem Niveau verharrender Ölpreis gegenüberstand. Die Lufthansa Aktie verlor im dritten Quartal 35,1 Prozent und schloss zum Quartalsende mit 9,76 EUR. Neben den erwähnten makroökonomischen Unsicherheiten und dem allgemeinen Kursverfall an den Aktienmärkten belastete eine angepasste Ergebniserwartung im September den Aktienkurs. Diese Faktoren führten auch zu einer Korrektur der Analystenempfehlungen, die über den Monatsultimo hinaus anhielt. Zum Stichtag verringerte sich das durchschnittliche Kursziel für Lufthansa von 18,50 EUR auf 15,52 EUR. Den kurzfristigen gestiegenen Risiken steht aber nach Auffassung der Mehrheit der Analysten unverändert eine fundamental gute und finanziell solide Aufstellung des Lufthansa Konzerns gegenüber.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten in % (zum 30.09.2011)



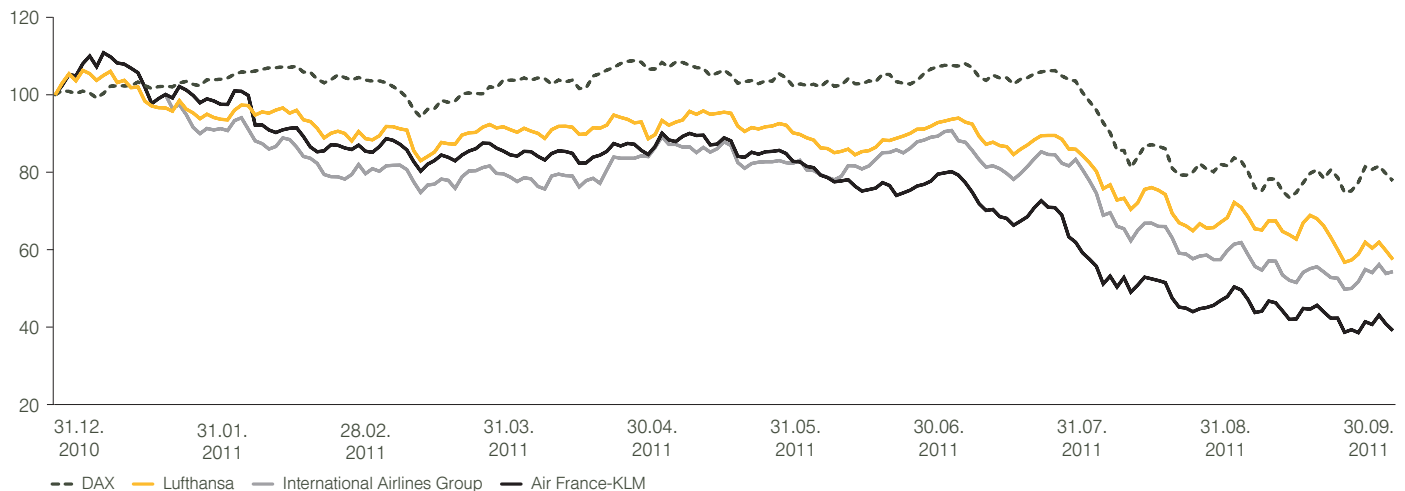
Streubesitz: 100 %

Lufthansa Aktien befinden sich zu 100 Prozent im Streubesitz. 67,8 Prozent der Aktien wurden zum Quartalsstichtag von deutschen Anlegern gehalten. Institutionelle Investoren hielten 64,3 Prozent und Privataktionäre 35,7 Prozent. Mit Franklin Templeton (3,19 Prozent) und der AXA S.A. (3,05 Prozent) überschritten im September zwei weitere Investoren die gesetzlich definierte Meldeschwelle von 3 Prozent. Größte Einzelaktionärin bleibt BlackRock Inc. mit 5,08 Prozent.

Angaben zu Analystenempfehlungen und zur Aktionärsstruktur werden regelmäßig aktualisiert. Sie finden sie auf unserer Website

www.lufthansa.com/investor-relations.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2010, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern



Zwischenlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

BIP-Wachstum 2011 gegenüber Vorjahr

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

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2011.

¹⁾ Teilweise Prognosewerte.

²⁾ Prognosewerte.

Gesamtwirtschaftliche Lage Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich im Jahresverlauf 2011 verlangsamt. Nach einem Anstieg um 3,5 Prozent im ersten Quartal ist die Weltwirtschaft im zweiten und dritten Quartal lediglich um 2,9 Prozent gewachsen. Neben den Auswirkungen der Katastrophen in Japan sowie der weiterhin schwachen Entwicklung des Welthandels haben auch die Zuspitzung der Staatsschuldenproblematik im Euroraum und in den USA, erhebliche Unsicherheiten an den Finanzmärkten sowie ein verringertes Verbraucher- und Unternehmensvertrauen zu dieser Entwicklung beigetragen.

In den USA hat sich die wirtschaftliche Erholung weiter verlangsamt. Im asiatisch-pazifischen Raum schwächte sich das Wachstum hingegen nur leicht ab. Dies ist insbesondere auf eine relativ stabile Entwicklung in China zurückzuführen, wo sich eine starke Binnennachfrage und geringere Dynamik im Außenhandel teilweise ausgleichen. Auch in Indien war das konjunkturelle Wachstum vor allem aufgrund der hohen Inlandsnachfrage unverändert kräftig. Im Euroraum kam es nach einem recht kräftigen Zuwachs im ersten Quartal zu einer deutlichen Verlangsamung des Wachstums in den folgenden Monaten. Maßgeblich hierfür war neben einer schwächeren Inlandsnachfrage eine geringe Zunahme der Exporte infolge der nachlassenden Dynamik der Weltwirtschaft. Nach einem sehr starken Beginn hat sich im Jahresverlauf auch die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland spürbar verlangsamt, was vor allem auf einen niedrigeren Außenbeitrag und schrumpfende private Konsumausgaben zurückzuführen ist.

Nach einer Aufwertung im dritten Quartal bewegte sich der US-Dollar bis Ende September wieder auf dem Niveau des Jahresbeginns. Im Durchschnitt notierte er im Berichtszeitraum jedoch 7 Prozent schwächer als im Vorjahr. Der Schweizer Franken wertete im Jahresverlauf um 30 Prozent auf, bis die Schweizer Notenbank den Wechselkurs bei 1,20 EUR fixierte und den Franken somit wieder um 8 Prozent abwertete. Im Durchschnitt notierte er 12 Prozent stärker als im Vorjahreszeitraum. Das Britische Pfund und der Chinesische Renminbi blieben zum Stichtag gegenüber dem Euro nahezu unverändert, während sie im Durchschnitt beide um 2 Prozent abwerteten. Der Japanische Yen gewann über den Verlauf der letzten neun Monate kontinuierlich an Stärke und wertete gegenüber dem Euro um etwa 6 Prozent auf. Die Wechselkursänderungen wirken sich in den einzelnen Gesellschaften unterschiedlich und in den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung teilweise sehr deutlich aus. Wegen des insgesamt ausgeglichenen Währungsexposures des Konzerns verfügt Lufthansa jedoch über einen ausgeprägten „Natural Hedge“. Zur Begrenzung der Risiken aus dem verbleibenden Nettoexposure betreibt Lufthansa ein systematisches Risikomanagement. In den ersten neun Monaten 2011 beeinflussten die Währungseffekte das operative Ergebnis insgesamt leicht positiv mit 66 Mio. EUR.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.09. 2011
ICE Brent	in USD/bbl	93,33	126,65	111,47	102,76
Kerosin	in USD/t	840,50	1 133,00	1 010,79	908,25
USD	1 EUR/USD	1,2907	1,483	1,4065	1,3387
JPY	1 EUR/JPY	102,64	122,76	113,11	103,12
GBP	1 EUR/GBP	0,8302	0,9039	0,8713	0,8590
CHF	1 EUR/CHF	1,0300	1,3186	1,2306	1,2157

Seit Juli 2011 sind die Ölpreise im Zusammenhang mit den zunehmenden konjunkturellen Risiken moderat zurückgegangen. Sie verblieben aber insgesamt auf hohem Niveau. Am 30. September 2011 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 102,76 USD. Der Durchschnittspreis für die ersten neun Monate lag mit 111,47 USD/bbl um 43 Prozent über dem Vorjahreswert. Der Jet-Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, und damit auch der Preis für Kerosin entwickelten sich ähnlich. Der Kerosin-Durchschnittspreis lag bei 1.010,79 USD/Tonne; das bedeutet einen Anstieg von rund 45 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Treibstoffpreis ist ein zentraler Faktor in der Entwicklung der Kostenbasis des Lufthansa Konzerns. Zur Begrenzung der sich daraus ergebenden Risiken betreibt Lufthansa ebenfalls ein systematisches Risikomanagement. Es hatte im Berichtszeitraum einen ergebnislastenden Effekt von 616 Mio. EUR. Detaillierte Informationen zu der regelbasierten Sicherungspolitik finden Sie in unserem Geschäftsbericht 2010, ab [S. 140](#) und [S. 200](#).

Branchenentwicklung Der Passagierverkehr stieg in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres weltweit weiterhin an, allerdings sind die Wachstumsraten seit Monaten rückläufig. Während die verkauften Passagierkilometer gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt um 6,1 Prozent zulegen, wurde im Einzelmonat August nur ein Absatzwachstum von 4,5 Prozent erzielt. Auch geografisch zeigt die Branche ein differenziertes Bild. Das Absatzwachstum der europäischen Carrier war mit einem Plus von 9,7 Prozent sehr ausgeprägt. In diesem Zeitraum expandierten die nordamerikanischen Fluggesellschaften um lediglich 3,2 Prozent und die Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum um 4,5 Prozent. Spitzenreiter blieben lateinamerikanische Fluggesellschaften mit einem Wachstum von 13,2 Prozent bis August 2011.

Auch im Premium-Geschäft ist eine abnehmende Dynamik zu beobachten. Laut Informationen der IATA stieg der Premium-Verkehr in den ersten acht Monaten des Jahres um 7,5 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode. Im Einzelmonat August betrug der Anstieg jedoch lediglich 2,3 Prozent.

Der internationale Passagierverkehr ist strukturell weiterhin von einem Bild wachsender und enger koordinierter Allianzen geprägt. Im Sommer 2011 erhielt das Joint Venture zwischen Lufthansa und ANA die kartellrechtliche Freigabe der japanischen Behörden. Es soll im April 2012 an den Start gehen, die gemeinsamen Flüge werden ab Februar 2012 buchbar sein. American Airlines und Japan Airlines, beide Mitglieder der oneworld Allianz, starteten im April 2011 ihr Transpazifik-Joint Venture. Die Luftfahrtallianz Skyteam nahm im Sommer China Eastern Airlines und China Airlines als neue Mitglieder auf.

Der Absatz im weltweiten Frachtgeschäft verzeichnete im August einen deutlichen Rückgang von 3,8 Prozent. Insgesamt lag er damit in den ersten acht Monaten nur um 0,2 Prozent über dem allerdings sehr starken Vorjahresniveau – eine Folge der Verlangsamung des weltweiten Wirtschaftswachstums. Nur die Airlines aus den Regionen Europa, Lateinamerika und dem Nahen Osten konnten in diesem Zeitraum weiterhin Absatzzuwächse verzeichnen. Doch auch hier sind die Wachstumsraten rückläufig. So wiesen die europäischen Frachtcarrier im August einen rückläufigen Absatz von –1,8 Prozent gegenüber Vorjahr aus.

Geschäftsverlauf

Überblick Der Lufthansa Konzern blickt auf ereignisreiche neun Monate zurück. Während das erste Halbjahr, trotz der belastenden Einzelereignisse in Japan, Nordafrika und Nahost, durchaus positiv verlief, wirkten sich die sich eintrübenden gesamtwirtschaftlichen Aussichten im Verlauf des dritten Quartals zunehmend belastend auf die Unternehmensentwicklung aus. Dabei blieb der Ölpreis auf vergleichsweise hohem Niveau. So verzeichnete der Konzern im Verlauf des dritten Quartals hohe Schwankungsraten in der Ergebnisentwicklung. Insgesamt konnte der Lufthansa Konzern im Berichtszeitraum Januar bis September zwar den Umsatz steigern, das operative Ergebnis blieb jedoch leicht unter dem Vorjahreswert.

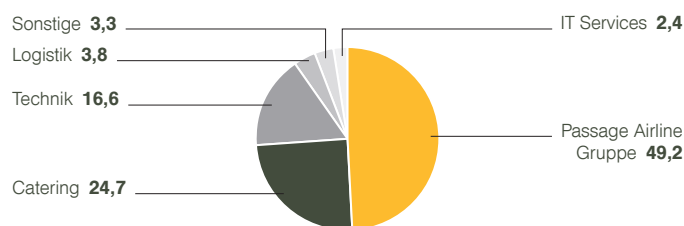
Im Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe entwickelten sich die einzelnen Airlines weiterhin sehr unterschiedlich. Insgesamt hat sich das operative Ergebnis deutlich verschlechtert. Das Geschäftsfeld Logistik blieb erwartungsgemäß unter dem Rekordergebnis des Vorjahreszeitraums, erzielte aber dennoch das zweitbeste Resultat der Unternehmensgeschichte. Das Ergebnis im Geschäftsfeld Technik war weiterhin von Rückstellungen belastet und blieb dadurch unter Vorjahr. Das Geschäftsfeld IT Services konnte einen operativen Gewinn auf Vorjahresniveau erzielen und den Rückstand aus dem ersten Halbjahr damit aufholen. Das Geschäftsfeld Catering entwickelte sich sehr positiv und steigerte seinen operativen Gewinn im Vorjahresvergleich.

Aufgrund der vorhandenen Flexibilität können sich die Gesellschaften des Lufthansa Konzerns rasch auf sich ändernde Rahmenbedingungen einstellen. So haben sie im Jahresverlauf auf die zunehmenden Absatz- und Ergebnisrisiken reagiert und Maßnahmen zur Ergebnissicherung ergriffen beziehungsweise bereits eingeleitete Initiativen weiter verstärkt. Diese Maßnahmen reichen je nach Gesellschaft und Erfordernis von weiteren Kapazitätsanpassungen bis hin zur Refokussierung der Geschäftsausrichtung.

Wesentliche Ereignisse Ende September hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG der Bestellung von insgesamt zwölf neuen Flugzeugen für den Konzern zugestimmt. Davon sollen zwei Airbus A380 und ein Airbus A330-300 ab 2014 bei der Lufthansa Passage auf der Langstrecke eingesetzt werden. Zusätzlich ist für die Lufthansa Passage eine Bestellung von vier Airbus A320 sowie fünf Embraer 195-Flugzeugen geplant, deren Auslieferung sukzessive ab 2012 vorgesehen ist.

Mitarbeiter und Management Zum 30. September 2011 beschäftigte der Lufthansa Konzern insgesamt 120.110 Mitarbeiter, rund 2,8 Prozent mehr als im Vorjahr.

Mitarbeiter nach Segmenten in % (zum 30.09.2011)



Ende Juni wurde ein neuer Tarifabschluss mit der Vereinigung Cockpit für die rund 4.500 Piloten von Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings abgeschlossen. Vereinbart wurde eine Erhöhung der Vergütung um 3,5 Prozent rückwirkend zum 1. April 2011. Auf das Gesamtjahr gerechnet entspricht dies einem Anstieg von 3,2 Prozent. Der neue Tarifvertrag läuft bis zum 30. April 2012.

Änderungen im Konsolidierungskreis und im Berichtsstandard

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum hat sich der Konsolidierungskreis nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2010 beziehungsweise 30. September 2010 sind in der Tabelle auf [S. 34–35](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Auch aus den erstmals ab 1. Januar 2011 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben. Für weitere Informationen siehe Anhang ab [S. 34](#).

Ertragslage

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften im Lufthansa Konzern

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	80 671	74 608	8,1
Angebote Sitzkilometer	Mio.	202 783	183 311	10,6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	157 567	145 983	7,9
Sitzladefaktor	%	77,7	79,6	-1,9 P.
Fracht/Post	Tsd. t	1 588	1 470	8,0
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10 269	9 142	12,3
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7 120	6 504	9,5
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,6	68,0	-1,4 P.
Angebote Gesamtkilometer	Mio.	31 717	29 029	9,3
Verkaufte Gesamtkilometer	Mio.	23 148	21 697	6,7
Gesamt-Nutzladefaktor	%	73,0	74,7	-1,7 P.
Flüge	Anzahl	857 450	822 021	4,3

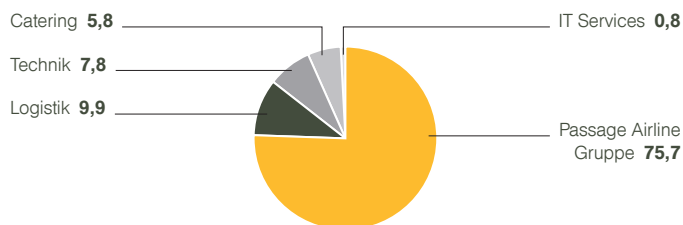
Umsatz und Erträge Die Verkehrsleistung des Lufthansa Konzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich (siehe obige Tabelle). Die Fluggesellschaften des Konzerns beförderten insgesamt rund 80,7 Mio. Passagiere (+8,1 Prozent) und 1,6 Mio. Tonnen Fracht und Post (+8,0 Prozent). Die individuellen Leistungskennzahlen der einzelnen Segmente werden in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

Infolge der erhöhten Verkehrsleistungen stiegen die Verkehrserlöse in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres um 11,9 Prozent auf 18,4 Mrd. EUR. Dabei wirkten sich die Mengenentwicklung mit 7,7 Prozent sowie höhere Preise (inklusive Treibstoffzuschlag und Luftverkehrsteuer) mit 5,7 Prozent erlössteigernd aus. Währungseffekte verminderten die Erlöse um 1,5 Prozent.

Umsatz und Erträge

	Jan. – Sept. 2011 in Mio. €	Jan. – Sept. 2010 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	18 410	16 445	11,9
Andere Betriebserlöse	3 728	3 748	-0,5
Umsatzerlöse	22 138	20 193	9,6
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	53	120	-55,8
Sonstige betriebliche Erträge	1 740	2 032	-14,4
Summe betriebliche Erträge	23 931	22 345	7,1

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in % (zum 30.09.2011)



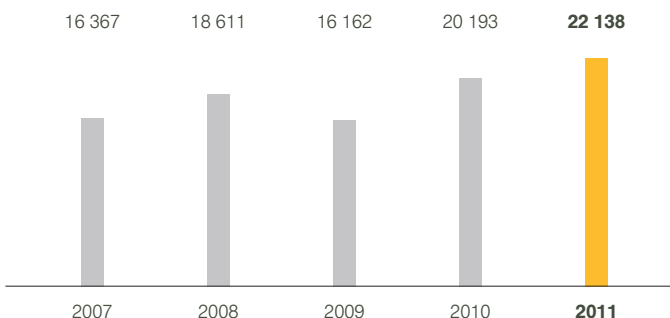
Von den Verkehrserlösen entfielen 16,0 Mrd. EUR (+12,4 Prozent) auf die Passage Airline Gruppe und 2,1 Mrd. EUR (+11,3 Prozent) auf das Geschäftsfeld Logistik.

Mit 3,7 Mrd. EUR lagen die anderen Betriebserlöse fast auf dem Vorjahreswert (-0,5 Prozent). Das Geschäftsfeld Technik trug hierzu 1,7 Mrd. EUR (-2,9 Prozent) bei, IT Services 168 Mio. EUR (-4,0 Prozent) und Catering 1,3 Mrd. EUR (+0,9 Prozent). Auf die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und des Geschäftsfelds Logistik entfielen 548 Mio. EUR (+5,2 Prozent) der anderen Betriebserlöse.

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stiegen die Umsatzerlöse des Konzerns somit um 9,6 Prozent auf 22,1 Mrd. EUR. In der obigen Grafik ist die Umsatzentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt. Der Anteil der Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz kletterte auf 75,7 Prozent (+1,6 Prozentpunkte). Die Umsatzverteilungen nach Geschäftsfeldern und Regionen können Sie der Segmentberichterstattung ab [S. 37](#) entnehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken um 14,4 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR. Dieser Rückgang resultierte vorwiegend aus verminderten Buchgewinnen aus dem Verkauf von Anlagevermögen (-162 Mio. EUR). Im Vorjahr waren hier Gewinne aus der Übertragung von Anteilen an Fraport in den Lufthansa Pension Trust (94 Mio. EUR) sowie Buchgewinne aus der Veräußerung von 6,2 Millionen Aktien an der Amadeus IT Holding S.A. (67 Mio. EUR) enthalten. Darüber hinaus verminderten sich die Kursgewinne gegenüber Vorjahr um 140 Mio. EUR. Ihnen stehen korrespondierend ebenfalls gesunkene Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber. Die Erträge aus Zuschreibungen von Anlagevermögen reduzierten sich insbesondere aufgrund der Entwicklung des US-Dollars um 29 Mio. EUR. Weitere Erträge betrafen unter anderem Rückerstattungen von in Vorjahren gezahlten Flugsicherungsgebühren. Die übrigen Positionen weisen keine nennenswerten Abweichungen gegenüber Vorjahr auf.

Umsatz in Mio. € (Jan. – Sept.)



Die gesamten betrieblichen Erträge stiegen somit um 1,6 Mrd. EUR oder 7,1 Prozent auf 23,9 Mrd. EUR.

Aufwendungen Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um insgesamt 1,8 Mrd. EUR (+8,4 Prozent) auf 23,3 Mrd. EUR. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war im Wesentlichen der um 12,8 Prozent gestiegene Materialaufwand. Wie bereits im ersten Halbjahr war diese Zunahme vor allem auf die um 913 Mio. EUR (+23,7 Prozent) auf 4,8 Mrd. EUR gewachsenen Treibstoffkosten zurückzuführen. Außer den (nach Sicherung) um 23,9 Prozent höheren Treibstoffpreisen wirkte auch die Menge mit 7,8 Prozent aufwandssteigernd. Demgegenüber führte die Entwicklung des US-Dollars zu einer Aufwandsentlastung um 8,0 Prozent. Im Treibstoffaufwand ist ein positives Preissicherungsergebnis in Höhe von 616 Mio. EUR enthalten. Bei den übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ergab sich ein Anstieg um 3,1 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR.

Die Gebühren stiegen insbesondere aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistungen um 15,7 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR an. Wesentliche Einflussfaktoren waren dabei der Anstieg der Flugsicherungsgebühren (+9,5 Prozent), der Start- und Landegebühren (+9,8 Prozent) sowie der Fluggastgebühren (+15,1 Prozent). Auf die zum Jahresbeginn eingeführte Luftverkehrssteuer entfielen Aufwendungen von insgesamt 265 Mio. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen lagen unter anderem aufgrund verminderter Charteraufwendungen sowie geringerer Aufwendungen für bezogene Technikleistungen mit 2,2 Mrd. EUR um 1,9 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Aufwendungen

	Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Materialaufwand	12 912	11 445	12,8
davon Treibstoff	4 772	3 859	23,7
davon Gebühren	3 953	3 416	15,7
davon Operating Lease	148	194	-23,7
Personalaufwand	5 072	4 820	5,2
Abschreibungen	1 263	1 240	1,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	4 035	3 971	1,6
Summe betriebliche Aufwendungen	23 282	21 476	8,4

Der Personalaufwand stieg bei einer im Durchschnitt um 1,4 Prozent auf 118.709 gewachsenen Anzahl an Mitarbeitern um 5,2 Prozent. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, währungsbedingte Aufwandssteigerungen sowie Steigerungen aufgrund der getroffenen Tarifvereinbarungen zurückzuführen. Ursächlich für den erhöhten Pensionsaufwand waren unverändert der verminderte Zinssatz sowie eine Nachschussverpflichtung gegenüber Pensionskassen.

Die Abschreibungen lagen mit 1,3 Mrd. EUR leicht über Vorjahr (+1,9 Prozent). 64 Mio. EUR (+6,6 Prozent) dieses Anstiegs entfielen auf planmäßige Abschreibungen von Flugzeugen, im Wesentlichen aufgrund der Flugzeugzugänge im vergangenen und laufenden Jahr. Außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 6 Mio. EUR (Vorjahr: 44 Mio. EUR) betrafen mit 4 Mio. EUR zwei Boeing 737-500, die zur Veräußerung vorgesehen sind.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind weitere außerplanmäßige Abschreibungen von 8 Mio. EUR erfasst, insbesondere auf zum Verkauf stehende fünf Boeing 737-500, zwei Airbus A330-200 und vier Bombardier CRJ 200. Insgesamt erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen moderat auf 4,0 Mrd. EUR (+1,6 Prozent). Aufwandserhöhend wirkten sich dabei vor allem gestiegene personalabhängige Aufwendungen (+62 Mio. EUR) und Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwendungen (+28 Mio. EUR) sowie höhere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+18 Mio. EUR), EDV-Vertriebssysteme (+14 Mio. EUR) und Kreditkartenprovisionen (+13 Mio. EUR) aus. Darüber hinaus führten gesunkene Marktwerte von kurzfristigen Wertpapieren zu Wertberichtigungen von 21 Mio. EUR. Diesen Aufwandssteigerungen standen gesunkene Kursverluste aus Wechselkursdifferenzen (-111 Mio. EUR) gegenüber. Den Kursverlusten stehen korrespondierend ebenfalls verminderte Kursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

Ergebnisentwicklung Nachdem im ersten Halbjahr 2011 eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielt wurde, blieb die Ergebnisentwicklung im dritten Quartal hinter der des starken Vorjahresquartals spürbar zurück. In der Folge verminderte sich das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Berichtszeitraum auf 649 Mio. EUR (Vorjahr: 869 Mio. EUR).

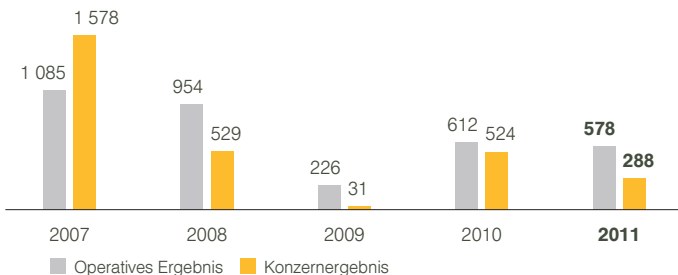
Das regelmäßig um die in der Tabelle auf [S. 8](#) enthaltenen Positionen bereinigte operative Ergebnis lag mit 578 Mio. EUR um 34 Mio. EUR hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die vergleichbare operative Marge verminderte sich um 0,5 Prozentpunkte auf nunmehr 3,0 Prozent. Sie resultiert aus dem Verhältnis von operativem Ergebnis zuzüglich der Erträge aus Rückstellungsauflösungen zu Umsatzerlösen.

Das Beteiligungsergebnis verringerte sich im Berichtszeitraum um 9 Mio. EUR auf 62 Mio. EUR. Ursache für diesen Rückgang ist das auf -3 Mio. EUR verminderte Ergebnis aus der Equity-Bewertung, das im Wesentlichen durch die Beteiligungen an SN Airholding, Sun Express und Jade Cargo geprägt war. Das Zinsergebnis verbesserte sich insbesondere aufgrund geringerer Zinsaufwendungen aus Pensionsrückstellungen um 36 Mio. EUR auf -214 Mio. EUR.

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten ging deutlich um 164 Mio. EUR auf -147 Mio. EUR zurück. Die Veränderungen der Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen (vorwiegend aus Treibstoffpreissicherungen) von insgesamt -116 Mio. EUR (Vorjahr: +5 Mio. EUR) sind gemäß IAS 39 erfolgswirksam im Finanzergebnis zu erfassen. Die Aufwendungen aus der Erfassung der Zeitwertänderungen von Optionen müssen jedoch im Zusammenhang mit den realisierten Sicherungsergebnissen und den erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassenden Veränderungen der inneren Werte von Sicherungsgeschäften gesehen werden. So wurde der Treibstoffaufwand durch das positive Sicherungsergebnis in den ersten drei Quartalen um 616 Mio. EUR deutlich entlastet. Nach Abzug dieser fällig gewordenen Derivate verminderten sich die im Eigenkapital erfassten inneren Werte der noch bestehenden Treibstoffpreissicherungen nur um 151 Mio. EUR. Darüber hinaus entfielen Aufwendungen von 12 Mio. EUR auf negative Wertänderungen von Sicherungsinstrumenten, die nach der Definition des IAS 39 als Handelsgeschäfte angesehen werden. Im Vorjahr waren aus der Bewertung dieser Finanzderivate Erträge von 15 Mio. EUR angefallen.

Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des betrieblichen und des Beteiligungsergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider. Es reduzierte sich auf 564 Mio. EUR (Vorjahr: 957 Mio. EUR).

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



Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) wird zum Ende des dritten Quartals mit 350 Mio. EUR ausgewiesen (Vorjahr: 707 Mio. EUR). Auf dieses Ergebnis entfielen Ertragsteuern von 51 Mio. EUR. Das Konzernergebnis betrug nach Abzug von Minderheitsanteilen (11 Mio. EUR) 288 Mio. EUR und lag damit 236 Mio. EUR unter dem Vorjahresergebnis von 524 Mio. EUR. Das Ergebnis je Aktie errechnet sich entsprechend mit 0,63 EUR (Vorjahr: 1,14 EUR). Bereinigt um die oben genannten Ergebniseffekte aus den Zeitwertänderungen von Optionen hätte das Ergebnis je Aktie 0,82 EUR betragen (Vorjahr bereinigt: 1,14 EUR).

Überleitung Ergebnisse

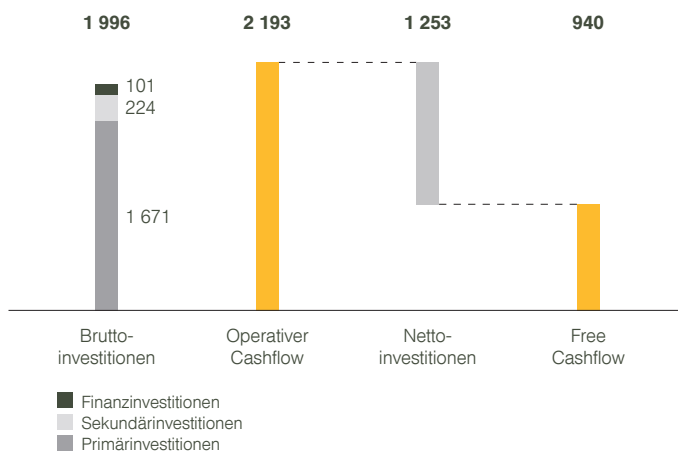
in Mio. €	Jan. – Sept. 2011		Jan. – Sept. 2010	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	22 138		20 193	
Bestandsveränderungen	53		120	
Sonstige betriebliche Erträge	1 740		2 032	
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen		-60		-238
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen		-89		-99
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		-4		-33
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden		-29		-54
Summe betriebliche Erträge	23 931	-182	22 345	-424
Materialaufwand	-12 912		-11 445	
Personalaufwand	-5 072		-4 820	
davon nachzuverrechnender Dienstaufwand		19		-3
Abschreibungen	-1 263		-1 240	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		6		44
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4 035		-3 971	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ		8		0*
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen		57		28
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden		21		98
Summe betriebliche Aufwendungen	-23 282	111	-21 476	167
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	649		869	
Summe Überleitung operatives Ergebnis		-71		-257
Operatives Ergebnis		578		612
Beteiligungsergebnis	62		71	
Übrige Finanzposten	-147		17	
EBIT	564		957	
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 263		1 240	
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	27		9	
EBITDA	1 854		2 206	

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Cashflow und Investitionen

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 erwirtschaftete der Lufthansa Konzern einen operativen Cashflow von 2,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,4 Mrd. EUR). Ausgehend von einem um 357 Mio. EUR verringerten Ergebnis vor Ertragsteuern waren in der Cashflow-Ermittlung zahlungsunwirksame Aufwendungen aus Marktwertveränderungen von Finanzderivaten in Höhe von 128 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge von 26 Mio. EUR) zu eliminieren, die keine Auswirkungen auf den operativen Cashflow haben. Aus der Bereinigung von zahlungsunwirksamen Abschreibungen sowie der Investitionstätigkeit zurechnenden Ergebnissen aus dem Verkauf von Anlagevermögen ergaben sich Verbesserungen des Cashflows um 204 Mio. EUR. Die gezahlten Ertragsteuern führten zu einer Belastung von 185 Mio. EUR. Die Veränderung des Working Capitals blieb auf dem Niveau des Vorjahres.

Cashflow und Investitionen in Mio. € (zum 30.09.2011)



In den ersten neun Monaten 2011 tätigte der Lufthansa Konzern Bruttoinvestitionen in Höhe von 2,0 Mrd. EUR. Davon entfielen 1,7 Mrd. EUR auf insgesamt 35 Flugzeuge (vier Airbus A380, zwei A330, neun A321, zwei A320, zwei A319, zwei Boeing 737, zwei B767, sieben Bombardier CRJ 900, vier Embraer 195 und eine ATR 700) sowie auf Flugzeugüberholungen und Anzahlungen. Weitere 168 Mio. EUR wurden in übrige Sachanlagen investiert. Die übrigen Investitionen entfielen mit 56 Mio. EUR auf immaterielle Vermögenswerte. Investitionen in Finanzanlagen von insgesamt 101 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen Darlehensgewährungen.

Aus Abgängen von reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen ergaben sich Zuflüsse von 22 Mio. EUR. Der Finanzmittelbedarf wurde teilweise durch Zins- und Dividendeneinnahmen (insgesamt 375 Mio. EUR) sowie Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten – insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen und langfristigen Wertpapieren – in Höhe von 344 Mio. EUR gedeckt. Aus dem Erwerb und der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere und Fonds ergaben sich Mittelzuflüsse von 717 Mio. EUR. Für die Investitionstätigkeit und Geldanlagen wurden somit insgesamt Nettozahlungsmittel von 536 Mio. EUR eingesetzt (Vorjahr: 2,1 Mrd. EUR).

Trotz des umfangreichen Investitionsprogramms konnte das Ziel, einen Free Cashflow zu generieren, abermals erreicht werden. Er ermittelt sich aus dem operativen Cashflow abzüglich der Nettoinvestitionen und betrug 940 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mrd. EUR).

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 1,7 Mrd. EUR. Einer nur geringfügigen Neuaufnahme von Finanzmitteln (145 Mio. EUR) standen dabei gezahlte Dividenden (293 Mio. EUR), regelmäßige Tilgungen (774 Mio. EUR) sowie Zinsausgaben in Höhe von 407 Mio. EUR gegenüber. Zudem wurde die hohe Liquiditätsposition im ersten Halbjahr zur Optimierung der Finanzstruktur genutzt, indem fünf Schuldscheindarlehenstranchen im Wert von insgesamt 407 Mio. EUR vorzeitig getilgt wurden.

Die Zahlungsmittel verminderten sich um 76 Mio. EUR auf 1,0 Mrd. EUR. Darin sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 3 Mio. EUR enthalten.

Die Innenfinanzierungsquote lag bei 109,9 Prozent (Vorjahr: 137,8 Prozent). Die flüssigen Mittel inklusive Wertpapieren verminderten sich insgesamt zum Ende des dritten Quartals auf 4,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 5,7 Mrd. EUR). Die detaillierte Kapitalflussrechnung finden Sie auf [S. 33](#).

Vermögens- und Finanzlage

Die Konzernbilanzsumme reduzierte sich gegenüber dem Jahresultimo 2010 um 495 Mio. EUR auf 28,8 Mrd. EUR. Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich dabei geringfügig um 9 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 504 Mio. EUR zurückgingen.

Im langfristigen Vermögen stieg die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke aufgrund der Zugänge im laufenden Geschäftsjahr um 622 Mio. EUR auf 11,8 Mrd. EUR.

Der Rückgang in der Position übrige Beteiligungen von 231 Mio. EUR ist vor allem auf die erfolgsneutral zu erfassenden Marktwertveränderungen der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. (-128 Mio. EUR) und JetBlue (-91 Mio. EUR) zurückzuführen. Derivative Finanzinstrumente verminderten sich um insgesamt 115 Mio. EUR, überwiegend aus Devisen- und Treibstoffpreissicherungen, denen ein Anstieg bei den Zinssicherungen gegenüberstand.

Die langfristigen Wertpapiere sanken im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs eines Schuldscheindarlehens um 110 Mio. EUR.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen im Wesentlichen saison- und abrechnungsbedingt um 738 Mio. EUR. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzderivate (-137 Mio. EUR) entfällt vor allem auf Treibstoffpreissicherungen, denen ein Anstieg bei den Marktwerten aus Devisensicherungen gegenüberstand. Die flüssigen Mittel – bestehend aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen – reduzierten sich um insgesamt 1,0 Mrd. EUR auf 4,4 Mrd. EUR. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme stieg von 64,7 Prozent zum Jahresende 2010 auf nunmehr 65,8 Prozent.

Auf der Passivseite betrug das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) zum Stichtag 8,1 Mrd. EUR und verminderte sich damit um 276 Mio. EUR (-3,3 Prozent). Im Wesentlichen ist dieser Rückgang – ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 299 Mio. EUR – auf die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG

und Minderheitsgesellschafter in Höhe von 293 Mio. EUR sowie negative Marktwertveränderungen von finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 307 Mio. EUR zurückzuführen. Davon entfielen 73 Mio. EUR auf verminderte innere Werte von zur Absicherung von Treibstoffpreis-, Währungs- und Zinsrisiken eingesetzten Finanzderivaten. Durch positive Währungsumrechnungsdifferenzen erhöhte sich das Eigenkapital um 29 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag so bei 28,0 Prozent und damit fast wieder auf dem Niveau wie zum Jahresende 2010 (28,4 Prozent).

Ermittlung Nettokreditverschuldung und Gearing

	30. Sept. 2011	31. Dez. 2010	Veränderung zum 31. Dez. 2010 in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 070	1 925	-44,4
Anleihen	2 122	2 177	-2,5
Übrige langfristige Finanzschulden	2 861	3 082	-7,2
	6 053	7 184	-15,7
Übrige Bankverbindlichkeiten	30	23	30,4
Konzerne Kreditverschuldung	6 083	7 207	-15,6
Flüssige Mittel	1 021	1 097	-6,9
Wertpapiere	3 329	4 283	-22,3
Langfristige Wertpapiere (Liquiditätsreserve)*	110	231	-52,4
Nettokreditverschuldung	1 623	1 596	1,7
Pensionsrückstellungen	2 544	2 571	-1,1
Nettokreditverschuldung und Pensionen	4 167	4 167	0,0
Gearing in %	51,7	50,0	1,7 P.

* Jederzeit liquidierbar.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen sanken um 992 Mio. EUR auf 10,2 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Fremdmittel um 773 Mio. EUR auf 10,6 Mrd. EUR stiegen. Innerhalb der langfristigen Fremdmittel sanken die Finanzschulden insbesondere aufgrund der vorzeitigen Tilgung der Schuldscheindarlehen sowie fristigkeitsbedingt um insgesamt 897 Mio. EUR. Im Zuge der Ausfinanzierung über externe Pensionsfonds verminderten sich die Pensionsrückstellungen um 27 Mio. EUR auf 2,5 Mrd. EUR.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich die Finanzschulden um 234 Mio. EUR. Der fristigkeitsbedingten Zunahme standen dabei im Berichtszeitraum vorgenommene Tilgungen gegenüber. Vor allem saison- und abrechnungsbedingt erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+627 Mio. EUR) sowie die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+540 Mio. EUR).

Die Nettokreditverschuldung (einschließlich 110 Mio. EUR langfristiger Liquiditätsreserven) lag Ende des dritten Quartals 2011 nahezu unverändert auf dem Niveau zum Jahresende 2010 bei 1,6 Mrd. EUR. Das Gearing inklusive Pensionsrückstellungen veränderte sich ebenfalls kaum und lag mit 51,7 Prozent (Jahresende 2010: 50,0 Prozent) weiterhin in der Mitte des Zielkorridors von 40 bis 60 Prozent.

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Deutsche Lufthansa AG (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS), British Midland (bmi), Germanwings (4U), Lufthansa CityLine (CLH), Air Dolomiti (EN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.09.2011

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	bmi	4U	CLH	EN	EW	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.10	Veränderung zum 30.09.10
Airbus A300	0									0			-	-1
Airbus A310	2 ³⁾									2			-	-1
Airbus A319	32	7	7	11	30					87	4	21	+2	+4
Airbus A320	46	25	9	7						87	11	6	+3	+3
Airbus A321	53	7	6	7						73	5	5	+9	+11
Airbus A330	15	17		2						34		6	-	+1
Airbus A340	50	13	2 ²⁾							65	2	2	-1	-2
Airbus A380	8									8			+4	+5
Boeing 737	59		11	14						84	3	11	-4	-4
Boeing 747	30									30			-	-
Boeing 767			6							6	2		-	-
Boeing 777			4							4			-	-
Boeing MD-11F									18	18			-	-
Bombardier CRJ	31 ¹⁾		2			33		8		74		8	-3	-6
Bombardier C-Series										0			-	-
Bombardier Q-Series			14							14			-5	-6
ATR	5 ¹⁾						6			11		7	-5	-8
Avro RJ		20				13				33		14	-3	-4
BAe 146										0			-	-1
Embraer	28 ¹⁾	4 ³⁾	3 ³⁾	19						54	3	9	+5	+5
Fokker F70			9							9	1		-	-
Fokker F100			15							15			-	-
Cessna Citation	0									0			-4	-4
Flugzeuge gesamt	359	93	88	60	30	46	6	8	18	708	31	89	-2	-8

¹⁾ Vermietet an Lufthansa Regionalgesellschaften.

²⁾ Vermietet an SWISS.

³⁾ Vermietet an konzernexterne Gesellschaft.

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Kennzahlen Passage Airline Gruppe

		Jan. – Sept. 2011			Juli – Sept. 2011			davon Lufthansa Passage ³⁾		
		Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %		
Umsatz	Mio. €	17 314	12,0	6 463	9,7	11 703	10 248	14,2		
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	557	13,7	184	-2,6					
Operatives Ergebnis	Mio. €	169	-22,5	408	-27,1	161	158	1,9		
Segmentergebnis	Mio. €	212	-30,5	460	-25,0					
EBITDA ¹⁾	Mio. €	1 263	-1,6	693	-37,5	872	795	9,7		
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 701	5,5	451	-37,4					
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	59 123	3,8	59 123	3,8	39 285	37 298	5,3		
Fluggäste ²⁾	Tsd.	80 671	8,1	30 408	4,9	49 434	44 111	12,1		
Angebote Sitzkilometer ²⁾	Mio.	202 783	10,6	73 674	8,5	137 524	121 688	13,0		
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	157 567	7,9	60 216	6,1	107 004	97 262	10,0		
Sitzladefaktor ²⁾	%	77,7	-1,9	81,7	-1,9 P.	77,8	79,9	-2,1 P.		

¹⁾ Vor Ergebnisübernahme anderer Gesellschafter.

²⁾ Lufthansa Passage, SWISS, bmi, Austrian Airlines und Germanwings.

³⁾ Inklusive Regionalpartner.

Geschäftsverlauf Die Ertragslage der Passage Airline Gruppe hat sich im Laufe des dritten Quartals eingetrübt. Das Geschäftsfeld konnte das operative Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen. Die seit Jahresbeginn bestehenden Beeinträchtigungen durch die Krisen in Japan, Nordafrika und Nahost wurden begleitet von einer zunehmenden Furcht vor einer globalen Rezession. Gleichzeitig belasteten der anhaltend hohe Ölpreis und die in Deutschland und Österreich eingeführte Luftverkehrssteuer die Kostenseite. Im dritten Quartal führten diese Entwicklungen zu einer besonders hohen Schwankungsbreite in den Ergebnissen, gleichzeitig haben sich die Buchungseingänge deutlich abgeschwächt.

Geschäftsfeldstruktur Das Geschäftsfeld besteht aus Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines, bmi und Germanwings sowie den Beteiligungen an Brussels Airlines, JetBlue und SunExpress. Durch umfassende Zusammenarbeit in diesem Verbund werden Synergien realisiert und Wettbewerbsvorteile geschaffen.

Operative Entwicklung Die Gesellschaften der Passage Airline Gruppe steigerten in den ersten neun Monaten des Jahres die Passagierzahlen um insgesamt 8,1 Prozent auf 80,7 Mio. Fluggäste. Das Angebot nahm, im Wesentlichen geprägt durch den Flotten-Rollover und die Einführung der neuen Europa-Kabine bei Lufthansa Passage, um 10,6 Prozent zu und konnte größtenteils abgesetzt werden. Die verkauften Sitzkilometer stiegen um 7,9 Prozent, der Sitzladefaktor verringerte sich um 1,9 Prozentpunkte auf 77,7 Prozent. Gleichzeitig erzielte das Geschäftsfeld 4,2 Prozent höhere Durchschnittserlöse (inkl. Treibstoffzulage und Luftverkehrssteuer). Die Verkehrserlöse stiegen insgesamt um 12,4 Prozent.

In allen Verkehrsregionen wurden der Absatz gesteigert und gleichzeitig die Durchschnittserlöse mindestens stabil gehalten.

In Europa konnte das erweiterte Angebot fast komplett abgesetzt werden. Dabei wurden die Durchschnittserlöse um 4,0 Prozent und die Verkehrserlöse um 13,5 Prozent gegenüber Vorjahr gesteigert.

Der Absatz in Amerika kletterte um 8,2 Prozent gegenüber Vorjahr. Diese Entwicklung ging mit einer Steigerung der Durchschnittserlöse um 5,5 Prozent einher. Die Verkehrserlöse wuchsen um 14,2 Prozent.

Das Verkehrsgebiet Asien/Pazifik bleibt durch die Ereignisse in Japan im ersten Halbjahr 2011 beeinträchtigt. Dennoch konnte ein Absatzwachstum von insgesamt 7,7 Prozent erzielt werden. Auch hier wurden die Durchschnittserlöse (+3,9 Prozent) und die Verkehrserlöse (+11,8 Prozent) gesteigert.

Die Absatzsteigerung in Nahost/Afrika fiel mit 3,5 Prozent vergleichsweise gering aus, da die Verkehrsleistung durch die Krisen in dieser Region weiterhin belastet ist. Die Durchschnittserlöse blieben dabei auf dem Vorjahresniveau.

Eine detaillierte Darstellung der Entwicklung der Verkehrsgebiete finden Sie in der unten abgebildeten Tabelle.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds erhöhten sich infolge der gestiegenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr auf insgesamt 16,0 Mrd. EUR (+12,4 Prozent). Zusätzlich zu der um 7,9 Prozent gestiegenen Absatzmenge wirkten höhere Preise (+5,9 Prozent) erlössteigernd. Negative Währungseffekte führten hingegen zu Erlösminderungen von 1,4 Prozent. Die Umsatzerlöse stiegen insgesamt auf 17,3 Mrd. EUR (+12,0 Prozent).

Die sonstigen operativen Erträge reduzierten sich um 4,6 Prozent auf 867 Mio. EUR. Verminderten Kursgewinnen (–103 Mio. EUR) standen dabei unter anderem Erträge aus der Rückerstattung von in Vorjahren gezahlten Flugsicherheitsgebühren gegenüber.

Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich um 11,1 Prozent auf 18,2 Mrd. EUR.

Die operativen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 11,5 Prozent auf 18,0 Mrd. EUR. Dieser Anstieg wurde im Wesentlichen durch den um 22,2 Prozent auf 4,4 Mrd. EUR gestiegenen Treibstoffaufwand geprägt. Durch ihn erhöhte sich der Materialaufwand deutlich auf 11,3 Mrd. EUR (+14,3 Prozent).

Auch die Gebühren legten zu, vor allem aufgrund der höheren Verkehrsleistungen und der erstmalig zu entrichtenden Luftverkehrssteuer (265 Mio. EUR) stiegen sie um insgesamt 15,8 Prozent auf 3,8 Mrd. EUR. Neben den gestiegenen Flugsicherungsgebühren (+9,4 Prozent) sind hier die Entwicklungen bei Fluggastgebühren (+15,1 Prozent) sowie Start- und Landegebühren (+10,0 Prozent) hervorzuheben.

Bei einer im Jahresdurchschnitt um 2,3 Prozent erhöhten Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand um 7,3 Prozent. Ursächlich hierfür waren unter anderem gestiegene Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, währungsbedingte Aufwandssteigerungen sowie Steigerungen aufgrund der getroffenen Tarifvereinbarungen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr und im laufenden Jahr neu zugegangenen Flugzeuge um 9,5 Prozent auf insgesamt 1,0 Mrd. EUR.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	Jan. – Sept. 2011	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2011	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2011	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2011	Veränderung in %	Jan. – Sept. 2011	Veränderung in P.
Europa	7 469	13,5	64 173	8,6	72 078	10,0	51 804	9,2	71,9	–0,5
Amerika	3 862	14,2	6 831	7,8	60 076	10,2	50 494	8,2	84,1	–1,5
Asien/Pazifik	3 000	11,8	4 701	8,7	44 721	12,9	36 371	7,7	81,3	–4,0
Nahost/Afrika	1 473	3,5	3 916	–0,7	22 366	8,2	16 218	3,5	72,5	–3,3
Linienverkehr	15 804	12,3	79 620	8,1	199 240	10,5	154 887	7,9	77,7	–1,9
Charter	152	23,2	1 051	12,0	3 544	18,3	2 681	10,8	75,6	–5,2
Gesamtverkehr	15 956	12,4	80 671	8,1	202 783	10,6	157 567	7,9	77,7	–1,9

Der sonstige operative Aufwand erhöhte sich um 6,1 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR. Erhöhten Aufwendungen aus Kursverlusten, indirekten Personalaufwendungen und Kreditkartenprovisionen standen dabei verringerte Agenturprovisionen gegenüber.

Die Passage Airline Gruppe erzielte einen operativen Gewinn von 169 Mio. EUR. Er lag damit um 22,5 Prozent unter dem des Vorjahres (218 Mio. EUR). Ursache für das rückläufige Ergebnis des Geschäftsfelds war vor allem der Ergebnisrückgang der British Midland. Während die Lufthansa Passage einen Gewinn knapp über Vorjahresniveau erzielte, verzeichnete SWISS eine spürbare Ergebnisverbesserung. Erläuterungen zu den Ergebnisbeiträgen der einzelnen Fluggesellschaften finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Die übrigen Segmenterträge von 103 Mio. EUR (Vorjahr: 135 Mio. EUR) entfielen im Wesentlichen auf Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen (35 Mio. EUR) und Erträge aus Rückstellungsaufösungen (65 Mio. EUR).

Die übrigen Segmentaufwendungen betragen 39 Mio. EUR (Vorjahr: 31 Mio. EUR). Davon entfielen 19 Mio. EUR auf nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen im Zusammenhang mit Nachschussverpflichtungen gegenüber Pensionskassen. Außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 14 Mio. EUR betrafen mit 12 Mio. EUR sieben Boeing 737-500, zwei Airbus A330-200 und vier Bombardier CRJ 200, die stillgelegt beziehungsweise zur Veräußerung vorgesehen sind. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von –21 Mio. EUR (Vorjahr: –17 Mio. EUR) betraf vor allem SN Airholding und SunExpress. Insgesamt verminderte sich das Segmentergebnis um 93 Mio. EUR auf 212 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1,7 Mrd. EUR moderat über dem Vorjahreswert (+5,5 Prozent) und wurden im Wesentlichen für neues Fluggerät geleistet. Im Rahmen der laufenden Flottenmodernisierung wurden in den ersten neun Monaten vier Airbus A380, zwei A330, neun A321, zwei A320, zwei A319, zwei Boeing 737, zwei B767, sieben Bombardier CRJ 900, vier Embraer 195 und eine ATR 700 ausgeliefert.

Prognose Das gesamtwirtschaftliche Umfeld und mit ihm die Absatz- und Buchungsentwicklung in den Gesellschaften der Passage Airline Gruppe haben sich im Verlauf des dritten Quartals deutlich eingetrübt. Zusätzlich belasten die Krisenregionen das Geschäft weiterhin. Während in Japan eine sukzessive Erholung beobachtet wird, ist eine solche für die Unruhegebiete in Nordafrika und Nahost noch nicht in Sicht. Hiervon sind die Fluggesellschaften des Geschäftsfelds unterschiedlich stark betroffen. Darüber hinaus wirkt sich der anhaltend hohe Ölpreis spürbar belastend auf die Ertragskraft der Airlines aus, zumal auf dem aktuellen Preisniveau die positive Sicherungswirkung zunehmend nachlässt.

Die Gesellschaften der Passage Airline Gruppe haben sich für den weiteren Jahresverlauf mit entsprechenden Maßnahmen auf eine schwache Absatzentwicklung und erhöhten Kostendruck eingestellt. Je nach Gesellschaft reichen diese von einer Anpassung der Kapazitäten bis hin zu weitreichenden Maßnahmen zur Refokussierung der Unternehmensausrichtung. So hat die Lufthansa Passage eine weitere Kapazitätskürzung beschlossen und setzt ihr Climb 2011 Programm unvermindert fort. Gleichzeitig wurden die Restrukturierungsanstrengungen von Austrian Airlines und bmi nochmals verschärft. Im Zuge der Kapazitätsanpassungen hat sich das geplante Angebotswachstum für das kommende Jahr durch die jüngst beschlossenen Maßnahmen von ursprünglich 9 auf 3 Prozent reduziert.

Für das Gesamtjahr 2011 wird unverändert von einem Umsatzwachstum der Passage Airline Gruppe ausgegangen. Es wird jedoch erwartet, dass das operative Ergebnis unter dem des Vorjahres liegen wird.

Lufthansa Passage



Nach einem insgesamt stabilen ersten Halbjahr wurde auch der Geschäftsverlauf der Lufthansa Passage im dritten Quartal durch die sich abschwächende Gesamtkonjunktur beeinträchtigt, während der Ölpreis auf hohem Niveau verharrte. Dem gegenüber standen Einsparungen aus den im Ergebnissicherungsprogramm Climb 2011 ergriffenen Maßnahmen zur Reduzierung der Stückkosten, die den Einbau neuer Sitze in der Europa-Kabine sowie den Flotten-Rollover beinhalten.

In den ersten neun Monaten 2011 beförderte die Lufthansa Passage insgesamt 49,4 Mio. Passagiere. Damit wurde der Vorjahreswert um 12,1 Prozent übertroffen, bei gleichzeitigem Ausbau des Angebots um 13,0 Prozent. Der Absatz erhöhte sich um 10,0 Prozent. Daraus ergab sich ein Sitzladefaktor von 77,8 Prozent, 2,1 Prozentpunkte unter Vorjahr. Die Durchschnittserlöse (inklusive Treibstoffzuschlag und Luftverkehrssteuer) stiegen gleichzeitig um 4,2 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verkehrserlöse so um 14,6 Prozent auf 10,8 Mrd. EUR. Lufthansa Passage steigerte den Umsatz insgesamt um 14,2 Prozent auf 11,7 Mrd. EUR.

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich um 1,3 Mrd. EUR. Getrieben wurde dieser Anstieg von höheren Aufwendungen für Treibstoff (+567 Mio. EUR) und Gebühren (+418 Mio. EUR).

Lufthansa Passage verbesserte das operative Ergebnis in der Berichtsperiode leicht auf 161 Mio. EUR (Vorjahr: 158 Mio. EUR). Im dritten Quartal lag das Ergebnis (261 Mio. EUR) jedoch um 100 Mio. EUR unter dem starken Vorjahresniveau.

In Reaktion auf die sich verschlechternden Rahmenbedingungen passt die Lufthansa Passage die für die kommenden Flugpläne vorgesehenen Kapazitäten kontinuierlich an. So wurde die Angebotsausweitung im Winterflugplan 2011/12 durch die Verzögerung der Aufnahme neuer Strecken, die Reduktion von Frequenzen und weitere Maßnahmen von ursprünglich 12 Prozent auf nunmehr 4 Prozent reduziert. In diesem Zusammenhang wird mit Ende des Sommerflugplans 2011 auch der Flugbetrieb der Marke Lufthansa Italia eingestellt.

Im Oktober wurden weitere Maßnahmen für das kommende Jahr beschlossen, die spätestens mit Einführung des Sommerflugplans 2012 wirksam werden sollen. Sie beinhalten auch die Außerdienststellung von 38 älteren Flugzeugen, sodass die Auslieferungen im kommenden Jahr vollständig als Rollover umgesetzt werden und die Flotte darüber hinaus um sechs Flugzeuge reduziert wird. Insgesamt hat die Lufthansa Passage ihre Kapazitätsausweitung für 2012 auf 3 Prozent reduziert. Sie wird die weitere Entwicklung kontinuierlich verfolgen und bedarfsweise weitere Anpassungen vornehmen.

Seit Mitte Juli setzt Lufthansa erstmals Biotreibstoff auf regulären Linienflügen ein. Viermal täglich fliegt ein Airbus A321 auf der Strecke Hamburg–Frankfurt–Hamburg, bei dem ein Triebwerk mit einem 50/50-Gemisch aus normalem Treibstoff und dem biosynthetischen Kraftstoff HRJ betrieben wird. Auf rund 1.400 Flügen wird getestet, wie sich der alternative Treibstoff auf die Triebwerke und die Emissionen auswirkt.

Das Lufthansa Firmenbonusprogramm PartnerPlusBenefit feierte im September sein zehnjähriges Jubiläum. Das Programm wurde 2001 für kleine und mittelständische Unternehmen in Deutschland eingeführt und gibt diesen die Möglichkeit, von Firmenincentives zu profitieren.

Im April 2012 soll das vereinbarte und bereits mit der kartellrechtlichen Freigabe versehene Joint Venture der Lufthansa Passage mit der japanischen Fluggesellschaft ANA an den Start gehen. Bestandteil dieser Zusammenarbeit sind unter anderem abgestimmte Vertriebsaktivitäten sowie die Einführung gemeinsamer Flugpläne.

Bei den World Airline Awards 2011 wurde Lufthansa als „Beste Transatlantische Airline“ ausgezeichnet. Zusätzlich gewann Lufthansa Passage bei einer Abstimmung der Leser des Geschäftsreisemagazins „Business Traveller Deutschland“ die Kategorien „Beste Business Class im Deutschland- und Europaverkehr“ sowie „Beste Airline-Website für Geschäftsreisende“. Das Computermagazin „Chip“ ernannte Lufthansa FlyNet zum „Produkt des Jahres 2011“.

Im Zuge der sich eintrübenden Absatz- und Buchungsentwicklung bei gleichzeitigem Kostendruck durch den unverändert hohen Ölpreis geht die Lufthansa Passage davon aus, dass sie trotz Umsatzausweitung im Gesamtjahr 2011 das operative Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen kann.

Weitere Airlines der Gruppe



SWISS

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 957	2 556	15,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	244	194	25,8
EBITDA	Mio. €	440	364	20,9
Fluggäste	Tsd.	12 386	11 323	9,4
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	7 897	7 642	3,3

Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

SWISS hat das dritte Quartal 2011 im Rahmen der Erwartungen abgeschlossen. In den ersten neun Monaten des Jahres erzielte sie einen Umsatz von 3,0 Mrd. EUR, 15,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Das operative Ergebnis lag mit 244 Mio. EUR sogar um 25,8 Prozent über Vorjahr. Durch die starke Nachfrage in den Sommermonaten und die hohe Auslastung der Flotte gelang es, verschiedene belastende Effekte auszugleichen, insbesondere den anhaltend starken Kurs des Schweizer Franken. Dieser führte für die Schweizer Airline zu einem Wettbewerbsnachteil in Europa und auf dem Heimatmarkt. Angesichts der hohen Kapazitäten auf dem Markt blieben die Durchschnittserlöse zudem unter Druck.

Die Passagierzahlen entwickelten sich weiter erfreulich. Sie wuchsen in den ersten neun Monaten im Vergleich zur Vorjahresperiode um 9,4 Prozent auf 12,4 Millionen Fluggäste. Parallel dazu erhöhte SWISS ihre Kapazitäten um 10,3 Prozent. Der Sitzladefaktor lag bei 81,5 Prozent (-0,8 Prozentpunkte).

SWISS verfolgt weiterhin einen moderaten Wachstumskurs und baut ihre Flotte sukzessive auf den modernsten Stand aus. Ab 2012 erweitert sie die Flotte um fünf Airbus A330-300, drei A320 und zwei A321. Ab 2014 wird die gesamte Avro-RJ Regionalflotte durch umweltfreundlichere Flugzeuge der Bombardier C-Serie ersetzt. Insgesamt werden in den kommenden Jahren 40 neue Flugzeuge an SWISS ausgeliefert.

Seit September verfügt SWISS auf sämtlichen Langstreckenflügen über eine einheitliche moderne Business Class und bietet zudem auf allen Interkontinentalstrecken eine First Class an.

In den kommenden Jahren wird SWISS ihre Position und den Auftritt als „Airline der Schweiz“ weiter stärken. Seit Anfang Oktober wird das Markenprofil weiter geschärft. Damit einhergehend werden ein neues Logo und ein Claim („Our sign is a promise“) eingeführt, begleitet von einem neuen Werbeauftritt.

In Anbetracht des Resultats der ersten neun Monate erwartet SWISS für das Gesamtjahr 2011 weiterhin ein Umsatzwachstum und ein Ergebnis auf geplantem Niveau, das in der Größenordnung des Vorjahres liegen sollte.



Austrian Airlines

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 549	1 538	0,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	-34	-47	27,7
EBITDA	Mio. €	102	108	-5,6
Fluggäste	Tsd.	8 575	8 370	2,5
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	6 836	7 060	-3,2

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

In den ersten neun Monaten 2011 verbesserte sich die Verkehrsleistung von Austrian Airlines gegenüber dem Vorjahreszeitraum vor allem auf den Europastrecken signifikant. Auch auf der wichtigen Japan-Strecke zeigt sich eine deutliche Erholung.

Austrian Airlines konnte mit insgesamt rund 8,6 Mio. Fluggästen ein Passagierplus von 2,5 Prozent erzielen. Die Auslastung der Flüge sank im Vorjahresvergleich um 3,1 Prozentpunkte auf 74,1 Prozent, da das Angebot um 5,0 Prozent gesteigert wurde, der Absatz jedoch nur um 0,8 Prozent wuchs.

Der Umsatz lag mit 1,5 Mrd. EUR auf dem Niveau des Vorjahres. Das operative Ergebnis verbesserte sich dagegen auf -34 Mio. EUR, ein Plus von 13 Mio. EUR gegenüber Vorjahr.

Zum 1. November 2011 wird Jaan Albrecht den Vorstandsvorsitz der Austrian Airlines übernehmen. Gemeinsam soll das dann drei Mitglieder umfassende Vorstandsteam konsequent die Strategie von Austrian Airlines fortsetzen mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität wieder zu erreichen. Dabei soll Austrian Airlines nachhaltig und erfolgreich in den Lufthansa Verbund integriert werden.

Ihrem Qualitätsversprechen bleibt Austrian Airlines auch in wirtschaftlich unruhigen Zeiten treu. 32 Mittelstreckenflugzeuge wurden mit der neuen Europa-Kabine ausgestattet; im Winter 2012/13 werden die Kabinen der Langstreckenflotte komplett erneuert. Zehn Flugzeuge vom Typ Boeing 777 und B767 werden dann ebenfalls mit neuen, modernen Economy Class-Sitzen, neuem Bordentertainment-System und neuen Business Class-Sitzen ausgestattet.

Durch die Entwicklungen in den ersten neun Monaten dieses Jahres gestaltete sich die Marktsituation für Austrian Airlines deutlich schwieriger als ursprünglich erwartet. Die Effekte der Krisen in Japan und im Nahen Osten wirken nach wie vor spürbar ergebnisbelastend. Trotz der eingeleiteten Gegenmaßnahmen erscheint ein positives operatives Ergebnis für 2011 außer Reichweite. Austrian Airlines geht jedoch weiterhin davon aus, das operative Ergebnis im Vergleich zu 2010 verbessern zu können.



British Midland

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	658	696	-5,5
Operatives Ergebnis	Mio. €	-154	-90	-71,1
EBITDA	Mio. €	-129	-68	-89,7
Fluggäste	Tsd.	4 494	4 854	-7,4
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	3 811	3 686	3,4

Weitere Informationen zu British Midland unter www.flybmi.com.

Die schlechte Wirtschaftslage in Großbritannien und die Krisen in Nordafrika und dem Nahen Osten wirken sich 2011 stark negativ auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von British Midland aus. Mit 658 Mio. EUR lag der Umsatz um 5,5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Trotz der durch Restrukturierungsmaßnahmen reduzierten Aufwendungen war es daher nicht möglich, das Vorjahresergebnis zu halten. Das operative Ergebnis betrug -154 Mio. EUR (Vorjahr: -90 Mio. EUR).

British Midland verfolgt weiterhin konsequent die Strategie, verlustbringende Strecken zu ersetzen. Aus diesem Grund wurde der Standort Glasgow geschlossen und die Kapazitäten nach Berlin reduziert. Andererseits wurden neue Strecken nach Casablanca, Marrakesch, Bergen, Stavanger und Nizza in den Flugplan aufgenommen. Darüber hinaus werden seit Oktober 2011 Amritsar und Agadir angefliegen. Neben Tripolis, wohin die Flüge weiterhin ausgesetzt sind, können auch Flüge nach Damaskus aufgrund der Unruhen vor Ort teilweise nicht durchgeführt werden.

Um das Ergebnis von bmibaby kurzfristig zu verbessern, wurde die Schließung der Basen in Manchester und Cardiff ab dem Winterflugplan 2011/12 beschlossen. bmi Regional wird ab Oktober die Strecke von Frankfurt nach East Midlands bedienen. Zur Verbesserung der finanziellen Situation wurden sechs Slots in London Heathrow verkauft, die entweder bereits an andere Fluglinien verleast oder für British Midland nicht profitabel einsetzbar waren.

Auch für das Gesamtjahr 2011 wird erwartet, dass British Midland aufgrund der anhaltenden Belastungen das Umsatzniveau und das operative Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen kann. Im Rahmen des Strategieprozesses hat British Midland ein weiteres Projekt aufgelegt, um die Ergebnislage zu verbessern. Dieses hat zum Ziel, durch eine stärkere Fokussierung mittelfristig profitabel zu werden. Parallel werden weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel verschiedene Desinvestitionen und strategische Optionen geprüft.



Germanwings

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	530	486	9,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	-23	-11	-109,1
EBITDA	Mio. €	4	13	-69,2
Fluggäste	Tsd.	5 782	5 950	-2,8
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	1 294	1 279	1,2

Weitere Informationen zu Germanwings unter www.germanwings.com.

In den ersten neun Monaten 2011 beförderte Germanwings insgesamt 5,8 Millionen Fluggäste (-2,8 Prozent). Insbesondere aufgrund des erwarteten Nachfrageausfalls durch die Einführung der Luftverkehrssteuer hat die Gesellschaft ihr Angebot frühzeitig reduziert. Der Sitzladefaktor wurde so gegenüber Vorjahr auf 79,0 Prozent (+1,2 Prozentpunkte) verbessert. Gleichzeitig konnten die Durchschnittserlöse deutlich gesteigert werden.

Insgesamt betrug der Umsatz in den ersten neun Monaten 530 Mio. EUR. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber Vorjahr um 9,1 Prozent. Die Kostenseite war durch die Luftverkehrssteuer und vor allem durch den deutlich gestiegenen Treibstoffpreis signifikant belastet. So weist Germanwings insgesamt ein operatives Ergebnis von -23 Mio. EUR (Vorjahr: -11 Mio. EUR) aus.

Die intensiviertere Kooperation mit Lufthansa hat maßgeblich zur Steigerung der Erlöse beigetragen. Germanwings ist bereits seit 2010 Partner von Miles & More. Zusätzlich sind seit Januar 2011 nun auch Flüge von Germanwings und Lufthansa über globale Distributionssysteme kombinierbar. Außerdem wurde die Zusammenarbeit im Firmenkundengeschäft ausgebaut.

Trotz anhaltender konjunktureller Unsicherheiten rechnet Germanwings auch für die verbleibenden Monate des Jahres mit einer über Vorjahr liegenden Umsatzentwicklung, gepaart mit höheren Durchschnittserlösen und Sitzladefaktoren. Da jedoch kostenseitig keine signifikanten Entlastungen zu erwarten sind und der Wettbewerb unvermindert intensiv ist, erwartet Germanwings für das laufende Geschäftsjahr trotz der ergriffenen Ergebnis-sicherungsmaßnahmen nunmehr ein unter Vorjahr liegendes operatives Ergebnis.

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen Logistik

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 220	2 014	10,2	717	731	-1,9
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	19	18	5,6	6	6	0,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	173	230	-24,8	40	86	-53,5
Segmentergebnis	Mio. €	173	240	-27,9	36	84	-57,1
EBITDA	Mio. €	242	335	-27,8	58	119	-51,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	42	11	281,8	7	7	0,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	4 612	4 499	2,5	4 612	4 499	2,5
Fracht und Post	Tsd. t	1 413	1 304	8,4	460	474	-3,0
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	10 269	9 142	12,3	3 367	3 377	-0,3
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	7 120	6 504	9,5	2 352	2 334	0,8
Nutzladefaktor	%	69,3	71,1	-1,8 P.	69,9	69,1	0,8 P.

Geschäftsverlauf Nach einem starken Wachstum zum Jahresauftakt spiegelt sich die abschwächende gesamtwirtschaftliche Nachfrage in den Folgemonaten auch im Geschäft der Lufthansa Cargo wider. Im Berichtszeitraum konnte sie die Frachtmenge sowie die Umsatzerlöse dennoch deutlich steigern. Der operative Gewinn erreichte den zweithöchsten Stand in der Unternehmensgeschichte.

Geschäftsfeldstruktur Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG die Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer GmbH sowie die Beteiligungen an den Luftfrachtfluggesellschaften Jade Cargo International Ltd. und AeroLogic GmbH. Außerdem vermarktet Lufthansa Cargo die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge der Lufthansa Passage und Austrian Airlines. Des Weiteren ist Lufthansa Cargo an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und Gesellschaften zur Vertriebsunterstützung beteiligt.

Im Berichtszeitraum verkaufte Lufthansa Cargo ihren Anteil an der Beteiligung LifeConEx an DHL Global Forwarding. Damit setzte sie die Strategie der Konzentration auf das Airport-to-Airport-Geschäft fort.

Produkt und Streckennetz Geprägt durch das erste Halbjahr hat Lufthansa Cargo in der Berichtsperiode die Kapazität im Vergleich zum Vorjahreszeitraum signifikant erhöht. Hierfür waren vor allem die nach der Krise reaktivierten MD-11-Frachtflugzeuge, die im Laufe des vergangenen Jahres bei AeroLogic zugegangenen Boeing 777-Frachter und die seit Juli 2010 integrierten Kapazitäten der Austrian Airlines verantwortlich. Ein flexibles und nachfrageorientiertes Netz- und Kapazitätsmanagement ist für Lufthansa Cargo weiter von höchster Bedeutung, um auf die volatile Nachfrage in der Luftfrachtindustrie reagieren zu können. Dabei wurden

im Berichtszeitraum auch Wachstumspotenziale aktiv genutzt. Unter anderem hat Lufthansa Cargo Verbindungen in das pakistanische Lahore, Houston (USA), Kolkata (Indien), Dhaka (Bangladesch), Peking (China) und Seoul (Südkorea) neu ins Streckennetz aufgenommen. Als erste Airline hat Lufthansa Cargo in diesem Jahr die US SAFETY Act-Auszeichnung der US-Heimatschutzbehörde erhalten. Dabei wurden die Sicherheitskontrollen der Frachtfluggesellschaft für Exporte aus den USA zertifiziert.

Operative Entwicklung Die Verkehrsleistung der Lufthansa Cargo entwickelte sich in den ersten drei Quartalen des Jahres positiv und – trotz auch bei Lufthansa Cargo spürbarer Abschwächung der Wachstumsdynamik – deutlich besser als der Industriedurchschnitt. Die Tonnage konnte um 8,4 Prozent gesteigert werden. Die beförderten Tonnenkilometer entwickelten sich ebenfalls positiv und erreichten ein Plus von 9,5 Prozent. Bei gleichzeitiger Erhöhung des Angebots um 12,3 Prozent sank der Frachtnutzladefaktor um 1,8 Prozentpunkte auf 69,3 Prozent, siehe auch Tabelle auf [S. 19](#).

Exporte nach Amerika trieben die positive Entwicklung in diesem Verkehrsgebiet. In der Region Asien/Pazifik führte die weiterhin zurückhaltende Entwicklung ex China zu einem unterdurchschnittlichen Tonnagewachstum und Preisdruck. Auch die Nachfrage aus Indien gab etwas nach. In Afrika setzte sich der rückläufige Trend aus dem zweiten Quartal fort. Es fehlten vor allem die Mengen aus den nordafrikanischen und Nahost-Märkten, die nicht durch die Märkte Südafrika und Kenia kompensiert werden konnten.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Lufthansa Cargo steigerte den Umsatz um 10,2 Prozent auf 2,2 Mrd. EUR. Die Verkehrserlöse, die mit 2,1 Mrd. EUR insgesamt 11,3 Prozent über Vorjahr lagen, waren maßgeblich für dieses Wachstum verantwortlich.

Die anderen Betriebserlöse betragen 83 Mio. EUR (–11,7 Prozent). Sie beinhalten im Wesentlichen die Erlöse aus dem Ad-hoc-Flugzeugchartergeschäft und der Frachtabfertigung. Die sonstigen operativen Erträge lagen aufgrund von Einmaleffekten im Vorjahr bei 54 Mio. EUR (–25,0 Prozent).

Die operativen Gesamterlöse wuchsen somit insgesamt auf 2,3 Mrd. EUR (+9,0 Prozent).

Die operativen Aufwendungen nahmen im Berichtszeitraum um insgesamt 13,2 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR zu. Diese Entwicklung wurde wesentlich durch die Erhöhung des Materialaufwands um 17,2 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR geprägt. Infolge des deutlichen Kerosinpreisanstiegs kletterte der Treibstoffaufwand um 113 Mio. EUR auf 371 Mio. EUR (+43,8 Prozent). Die Gebühren erhöhten sich vor allem mengenbedingt um 12,4 Prozent auf 226 Mio. EUR. Durch höhere Bellyaufwendungen stieg der Charteraufwand um 9,2 Prozent auf 783 Mio. EUR. Die intensivere Nutzung der Flotte und die damit einhergehende Erhöhung der Anzahl an Wartungsereignissen führten zu einem Anstieg der Technikaufwendungen auf 101 Mio. EUR, 12,2 Prozent mehr als im Vorjahr.

Der Personalaufwand nahm aufgrund gestiegener Grundvergütungen und erfolgsabhängiger Vergütungsbestandteile sowie eines leichten Beschäftigungszuwachses um 6,6 Prozent auf 259 Mio. EUR zu. Mit der Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Flugzeuge wurden die Pilotenkapazitäten aufgestockt. Im Berichtszeitraum beschäftigte das Geschäftsfeld durchschnittlich 4.551 Mitarbeiter (+2,2 Prozent).

Die Abschreibungen lagen mit 66 Mio. EUR um 22,4 Prozent niedriger als im Vorjahr. Dies ist im Wesentlichen auf das Auslaufen der planmäßigen Abschreibungen für die in den Jahren 1998 und 1999 zugegangenen MD-11-Frachtflugzeuge zurückzuführen.

Die sonstigen operativen Aufwendungen betragen 228 Mio. EUR (+10,1 Prozent). Maßgeblich hierfür waren gestiegene Reiseaufwendungen, Konzernleistungen, Miet- und Erhaltungsaufwendungen sowie Wertberichtigungen auf Forderungen.

Lufthansa Cargo erreichte in den ersten neun Monaten 2011 ein operatives Ergebnis in Höhe von 173 Mio. EUR. Es stellt damit das zweitbeste Ergebnis der Unternehmensgeschichte dar, liegt aber deutlich unter dem Rekordwert des Vorjahres (230 Mio. EUR). Das Segmentergebnis betrug ebenfalls 173 Mio. EUR (Vorjahr: 240 Mio. EUR). Es war durch einen Verlustbeitrag von 8 Mio. EUR der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften belastet. Wesentliche Ursache hierfür war die Realisierung von in Vorjahren aufgelaufenen Verlusten im Zusammenhang mit Einlagen bei Jade Cargo International Ltd. Kompensiert wurde diese Belastung durch übrige Segmenterträge in Höhe von 8 Mio. EUR. Sie betrafen im Wesentlichen Rückstellungsaufösungen.

Die Segmentinvestitionen betragen 42 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR). Die deutliche Zunahme wurde maßgeblich durch die Anzahlung im Zusammenhang mit dem Kauf von fünf Boeing 777F-Flugzeugen getrieben. Zudem führten die Einlage bei der Jade Cargo International Ltd. sowie planmäßige Zugänge zur Betriebs- und Geschäftsausstattung zu einer höheren Investitionstätigkeit.

Prognose Das sich abschwächende Wirtschaftswachstum wird sich auch auf das Geschäft der Lufthansa Cargo auswirken. Bis zur Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs zum Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen ging Lufthansa Cargo jedoch trotz dieser konjunkturellen Unsicherheiten von einer guten Umsatz- und Ergebnisentwicklung für das vierte Quartal 2011 aus. Das nunmehr bis zur endgültigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ab dem 30. Oktober 2011 vorläufig geltende Nachtflugverbot hat drastische Auswirkungen auf den Flugbetrieb der Lufthansa Cargo, da für den Winterflugplan in Frankfurt durchschnittlich zehn Flüge pro Nacht geplant waren, deren Verlegung in die Tagstunden allerdings nur eingeschränkt möglich ist. Wie negativ die Folgen des Nachtflugverbots im Detail für die Tonnage- und Umsatzentwicklung sein werden, ist noch nicht absehbar. Insgesamt erwartet Lufthansa Cargo für das Geschäftsjahr 2011 jedoch weiterhin einen über Vorjahr liegenden Umsatz sowie ein deutlich positives operatives Ergebnis, das aber unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz*		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	Jan.– Sept. 2011	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2011	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2011	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2011	Verände- rung in %	Jan.– Sept. 2011	Verände- rung in P.
Europa	184	21,1	470	6,1	616	6,9	282	7,6	45,8	0,3
Amerika	797	26,5	431	12,8	4 215	15,6	2 994	11,8	71,1	–2,4
Asien/Pazifik	974	–0,4	404	7,2	4 505	10,7	3 290	7,7	73,0	–2,1
Nahost/Afrika	166	11,4	108	5,7	933	9,5	554	9,3	59,4	–0,1
Gesamtverkehr	2 121	11,1	1 413	8,4	10 269	12,3	7 120	9,5	69,3	–1,8

* Ohne Extracharter.

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen Technik

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 048	2 983	2,2	1 001	1 009	-0,8
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	1 326	1 209	9,7	445	407	9,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	198	211	-6,2	92	66	39,4
Segmentergebnis	Mio. €	232	238	-2,5	101	74	36,5
EBITDA	Mio. €	302	301	0,3	101	123	-17,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	78	40	95,0	27	12	125,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	19 889	20 244	-1,8	19 889	20 244	-1,8

Geschäftsverlauf Maintenance-, Repair- und Overhaul (MRO)-Leistungen werden in vielen Regionen wieder zunehmend nachgefragt, insgesamt allerdings weiterhin weniger als erwartet. Die Auswirkungen der politischen Unruhen in den für Lufthansa Technik wichtigen Märkten Nahost und Nordafrika führten dort zu deutlichen Umsatzrückgängen. Daneben ist eine Zurückhaltung beim Abschluss von Neuverträgen erkennbar. Durch die weltweite Erweiterung der MRO-Kapazitäten – insbesondere in Osteuropa und in Asien – herrscht zudem weiterhin ein großer Preisdruck im MRO-Geschäft.

Lufthansa Technik ist trotz dieser Herausforderungen im Neunmonatszeitraum 2011 umsatzseitig leicht gewachsen, hat allerdings das sehr gute operative Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen können. Umsatz- und Ergebnisverluste in den Krisenregionen Nordafrikas sowie Rückstellungen für langlaufende Verträge belasteten das Ergebnis im Berichtszeitraum.

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, wurde im Juni das Ergebnissicherungsprogramm ESP@LHT gestartet, das parallel zu bereits zuvor eingeleiteten Projekten einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung der Ergebnissituation leisten wird. Erste Erfolge führen bereits zu reduzierten Aufwendungen im laufenden Jahr.

Geschäftsfeldstruktur Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören einschließlich des Stammhauses weltweit 32 technische Instandhaltungsbetriebe. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 54 Gesellschaften beteiligt; davon sind 22 Gesellschaften in Deutschland, 15 in Europa, zehn in Amerika und sieben in Asien beziehungsweise Australien ansässig. Lufthansa Technik wird den Standort Sofia für die Durchführung von Überholungsereignissen um zwei Gleise erweitern und so das gesamte Netzwerk noch wettbewerbsfähiger aufstellen. Regionale Kunden, wie zum Beispiel Bulgaria Air oder Air Tatarstan, haben dort bereits umfangreiche und langfristige Instandhaltungsverträge mit der Gesellschaft abgeschlossen und tragen somit zum gesicherten Ausbau bei.

Produkte Lufthansa Technik ist mit ihrem Produktportfolio, das von der vollständigen technischen Versorgung ganzer Kundenflotten bis hin zu individuellen Ausstattungsprogrammen für VIP-Flugzeuge reicht, Weltmarktführer im Bereich ziviler Flugzeuge und wurde 2011 zum „Besten MRO-Anbieter in Europa“ gekürt.

Die Gesellschaft bereitet derzeit intensiv den Einstieg in MRO-Leistungen für neue Flugzeugmuster vor, wie zum Beispiel für die Boeing 787 und B747-8. Die erste B787 wurde am 26. September 2011 von Boeing an die japanische Fluggesellschaft ANA übergeben. Kurz zuvor ist es Lufthansa Technik gelungen, mit Japan Airlines den ersten Kunden für die Komponentenversorgung dieses neuen Flugzeugs zu gewinnen. Der Total Component Support-Vertrag für ihre 35 Flugzeuge umfassende B787-Flotte hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Darüber hinaus hat Lufthansa Technik einen langfristigen Servicevertrag mit Hamilton Sundstrand für B787-Komponenten abgeschlossen, mit dem sie als Partner im Servicenetzwerk anspruchsvolle Reparaturverfahren entwickeln und anwenden kann.

Im VIP-Bereich werden in den nächsten Jahren mehrere Boeing 747-8i VIP-Umbauten durchgeführt; ein Vertrag hierfür ist bereits abgeschlossen, ein weiterer soll im Oktober unterschrieben werden. Außerdem wird in der Wartung zurzeit die Einführung der B747-8i bei der Lufthansa Passage im kommenden Jahr vorbereitet.

Am 22. September 2011 hat Lufthansa Technik das erste Bombardier Global 5000-Flugzeug an die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung übergeben. Bis Jahresende werden drei weitere Flugzeuge dieser Baureihe ausgeliefert, die damit das Flottenerneuerungsprogramm des Bundes abschließen. Für die Lufthansa Passage wurde nach dem weitgehend abgeschlossenen Einbau der neuen Europa-Kabine die Umsetzung weiterer Produktinnovationen erfolgreich gestartet, wie etwa Business- und First Class-Umrüstungen sowie FlyNet-Einbauten („Internet an Bord“).

In den kommenden Jahren wird die Lufthansa Technik auch verstärkt in Forschung und Entwicklung investieren, um beispielsweise den Treibstoffverbrauch und das Gewicht der Flugzeuge zu reduzieren.

Operative Entwicklung Lufthansa Technik konnte in diesem Jahr bislang rund 280 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 442 Mio. EUR für das Gesamtjahr 2011 gewinnen. Im Vergleich zum Vorjahr wurde damit sowohl die Anzahl der Kunden als auch die der betreuten Flugzeuge erhöht.

Neben dem erfolgreichen Einstieg in die Boeing 787-Geräteversorgung ist es Lufthansa Technik gelungen, weitere wichtige Neuverträge mit asiatischen Kunden, beispielsweise einen Total Technical Support-Vertrag mit Nok Air für die Wartung und Überholung der Boeing 737NG-Flotte, zu gewinnen. Außerdem konnte ein Total Component Support-Vertrag mit Peach Aviation für 16 Airbus A320 Flugzeuge unterzeichnet werden.

Mit Qantas Airways wurde ein Vertrag für die Überholung der Airbus A330 Fahrwerke abgeschlossen. Andere Kunden haben ihre Triebwerksverträge mit Lufthansa Technik verlängert, wie zum Beispiel Aegean und Ethiopian Airlines. Außerdem haben Virgin Atlantic und Lufthansa Technik eine Absichtserklärung zum Ausbau ihrer Zusammenarbeit im Bereich C-Checks und Schubumkehrer-Services für die Boeing 747- und die Airbus A340-Flotte unterzeichnet.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Die Erlöse der Lufthansa Technik mit Konzerngesellschaften stiegen um 9,7 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR, vor allem durch verstärkte Modifikationsprogramme sowie neue Verträge und Vertragserweiterungen mit verschiedenen Gesellschaften des Lufthansa Konzerns. Der Außenumsatz sank um 52 Mio. EUR (-2,9 Prozent) auf 1,7 Mrd. EUR. Das Umsatzwachstum in der Geräteinstandhaltung wurde dabei durch geringere Einlastung mit Kunden aus Nordafrika, geringeres Kundengeschäft einzelner Tochterunternehmen und die belastende Dollarentwicklung überkompensiert. Insgesamt wurden die Umsatzerlöse um 2,2 Prozent gegenüber Vorjahr gesteigert, sie betragen 3,0 Mrd. EUR.

Die sonstigen operativen Erträge stiegen primär durch stichtagsbezogene Währungskursänderungen um 15 Mio. EUR auf 161 Mio. EUR.

Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete operative Gesamterlöse in Höhe von 3,2 Mrd. EUR (+2,6 Prozent).

Korrespondierend zur Umsatzentwicklung stiegen die operativen Aufwendungen um 3,2 Prozent auf insgesamt 3,0 Mrd. EUR, was im Wesentlichen auf höheren Material- und Fremdleistungsaufwand (+3,7 Prozent) für Flugzeugliegezeiten und Triebwerksinstandhaltungen zurückzuführen ist.

Der Personalaufwand blieb trotz erhöhter Pensionsrückstellungen und Einmalaufwendungen in einigen Tochterunternehmen mit 809 Mio. EUR fast stabil (+ 0,5 Prozent). Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 596 auf 19.767. Im Technik-Verbund wurde die Beschäftigtenzahl insbesondere in Betrieben reduziert, die – wie Hawker Pacific, Lufthansa Technik Switzerland oder Shannon Aerospace – aktuell Restrukturierungsprogramme durchführen oder kürzlich abgeschlossen haben, um so ihre langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Während die Abschreibungen um 4,3 Prozent auf 66 Mio. EUR zurückgegangen sind, stieg der sonstige operative Aufwand um 6,8 Prozent auf 578 Mio. EUR. Ursächlich hierfür sind insbesondere Rückstellungen für langlaufende Verträge im Triebwerksbereich.

Lufthansa Technik konnte mit einem operativen Ergebnis von 198 Mio. EUR in den ersten drei Quartalen 2011 das sehr gute operative Ergebnis des Vorjahres (211 Mio. EUR) nicht erreichen.

Mit 15 Mio. EUR lag das Equity-Ergebnis auf Vorjahresniveau. Gestiegene übrige Segmenterträge (+9 Mio. EUR auf 21 Mio. EUR) aus Rückstellungsaufösungen führten zu einem Segmentergebnis von 232 Mio. EUR, knapp unter dem Vorjahreswert von 238 Mio. EUR.

Die Segmentinvestitionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr (40 Mio. EUR) signifikant auf 78 Mio. EUR an. Diese beinhalten im Wesentlichen den Kauf von Reservetriebwerken bei der Lufthansa Technik Airmotive Ireland und die Beschaffung einer Pratt & Whitney-Lizenz bei der Lufthansa Technik Aero Alzey. Ferner wurde Eigenkapital in Höhe von 4 Mio. EUR für die Lufthansa Technik Milan und das neu gegründete Joint Venture mit Panasonic IDAIR zur Verfügung gestellt.

Prognose Für das Gesamtjahr rechnet Lufthansa Technik – bei insgesamt leicht steigenden Umsätzen – unverändert mit einem deutlich positiven operativen Ergebnis, das jedoch unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Ab 2012 erwartet Lufthansa Technik ein wieder steigendes operatives Ergebnis. Neben der wirtschaftlichen Erholung der für die Lufthansa Technik wichtigen Teilmärkte Nahost und Nordafrika ist ein weiterhin stringentes Kosten- und Effizienzmanagement, das in dem Ergebnissicherungsprogramm ESP@LHT gebündelt wird, von hoher Bedeutung. Ein frühzeitiger Produkteinstieg in die neuen Flugzeugmuster Boeing 787 und B747-8 wird ebenso zu einer positiven Entwicklung beitragen wie ein Verbundmanagement, das die besten Standorte weiter ausbaut und die kritischen Standorte konsequent saniert. Wesentliche Herausforderungen liegen in der signifikanten weltweiten Expansion der angebotenen MRO-Kapazitäten und den damit einhergehenden Preis- und Auslastungsrisiken.

Geschäftsfeld IT Services

Kennzahlen IT Services

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	436	438	-0,5	147	147	0,0
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	268	263	1,9	89	89	0,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	12	12	0,0	6	4	50,0
Segmentergebnis	Mio. €	9	3	200,0	5	-4	-
EBITDA	Mio. €	38	37	2,7	16	13	23,1
Segmentinvestitionen	Mio. €	25	25	0,0	9	9	0,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	2 846	2 955	-3,7	2 846	2 955	-3,7

Geschäftsverlauf Die ersten neun Monate 2011 verliefen für Lufthansa Systems erfolgreich. Insgesamt erzielte das Unternehmen zwar Umsatzerlöse leicht unter Vorjahr, das Restrukturierungsprogramm zeigt jedoch zunehmend Wirkung. Insbesondere sinkende Personalkosten führten dazu, dass das operative Ergebnis wieder auf das Vorjahresniveau verbessert werden konnte.

Geschäftsfeldstruktur Lufthansa Systems bietet Lösungen für alle Geschäftsprozesse einer Airline und darüber hinaus IT-Dienstleistungen in den Bereichen Transport/Logistik, Industrie, Energie, Medien/Verlage, Gesundheitswesen und Touristik an. Lufthansa Systems verfügt über mehrere Niederlassungen in Deutschland und hat nach der Eröffnung von Büros in London und Dubai Auslandsstandorte in 16 Ländern.

Produkte Mit BoardConnect, der Navigationskarten-Lösung Lido/iRouteManual für das iPad und weiteren Apps stellt das Unternehmen eine Reihe innovativer mobiler Lösungen zur Verfügung. Außerhalb der Airline-Industrie bietet Lufthansa Systems IT-Dienstleistungen von der Beratung über die Entwicklung von Branchenlösungen bis zur Betreuung im Routinebetrieb an. Darüber hinaus verzeichnen Branchenlösungen wie VI&VA für Verlage und Medienhäuser sowie das Infotainment für Kreuzfahrtschiffe zunehmend größere Nachfrage.

Operative Entwicklung Im Berichtszeitraum konnte Lufthansa Systems wieder zahlreiche Verträge schließen. Das Unternehmen wurde von Malaysia Airlines mit dem Management ihres weltweiten Datennetzwerks betraut. Nach Condor hat sich auch Virgin America für BoardConnect entschieden. British Airways hat den Vertrag für die Flugwegplanung mit Lido/Flight erneuert. Auch Lufthansa Passage hat wesentliche Verträge verlängert. Im Logistikbereich erbringt Lufthansa Systems Beratungsleistungen für Hamburg Süd, Schenker Deutschland und die Hamburg Port Authority. Die Gesundheit Nord GmbH hat die Zusammenführung aller SAP-Systeme der vier Krankenhäuser des Bremer Klinikverbands beauftragt. Die Neuausrichtung der Unternehmensstruktur wurde nach der Verschmelzung von fünf Einzelgesellschaften nun mit der Umsetzung einer neuen marktorientierten Struktur mit

klarer Ergebnisverantwortung abgeschlossen. Ziele sind eine geringere Komplexität und damit verbundene niedrigere Kosten.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Lufthansa Systems erzielte in den ersten neun Monaten 2011 Umsatzerlöse in Höhe von 436 Mio. EUR und damit knapp unter dem Vorjahresniveau (-0,5 Prozent). Die Umsatzerlöse mit Lufthansa Konzerngesellschaften stiegen mengenbedingt um 1,9 Prozent auf 268 Mio. EUR. Aufgrund der Anpassung des Branchenportfolios verminderten sich die Umsatzerlöse mit externen Kunden von 175 Mio. EUR auf 168 Mio. EUR. Die sonstigen operativen Erträge reduzierten sich um 2 Mio. EUR auf 19 Mio. EUR. In der Folge lagen die operativen Gesamterlöse mit 455 Mio. EUR um 0,9 Prozent unter Vorjahr.

Die operativen Gesamtaufwendungen fielen um 4 Mio. EUR auf 443 Mio. EUR. Der Materialaufwand stieg dabei um 3 Mio. EUR auf 59 Mio. EUR. Die Personalaufwendungen verringerten sich um 3,9 Prozent auf 171 Mio. EUR. Dies ist auf die Reduzierung des durchschnittlichen Personalstands von 2.983 auf 2.864 Mitarbeiter zurückzuführen. Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 25 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Auch die sonstigen operativen Aufwendungen blieben mit 188 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die Maßnahmen aus dem Programm Jetzt! zeigten Wirkung und führten im dritten Quartal zu einer deutlichen Verbesserung der Ergebnissituation. Für den Berichtszeitraum erreichte das operative Ergebnis mit 12 Mio. EUR das Vorjahresniveau. Das Segmentergebnis betrug 9 Mio. EUR, der Vorjahreswert (3 Mio. EUR) war von Sonderabschreibungen geprägt. Die Segmentinvestitionen betragen unverändert 25 Mio. EUR.

Prognose Für das Gesamtjahr wird der Umsatz leicht unterhalb der Vorjahresmarke liegen. Das Programm Jetzt! liefert aber bereits spürbare Ergebnisbeiträge. Durch die bisherigen Maßnahmen wird die Kostenbasis 2011 um rund 11 Mio. EUR entlastet. Daher erwartet Lufthansa Systems ein operatives Jahresergebnis über Vorjahresniveau. Im Rahmen der Neuausrichtung werden derzeit auch Gespräche zur Sondierung einer möglichen strategischen Partnerschaft geführt.

Geschäftsfeld Catering

Kennzahlen Catering

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1 710	1 674	2,2	621	618	0,5
davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	420	396	6,1	150	139	7,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	56	50	12,0	35	37	-5,4
Segmentergebnis	Mio. €	64	63	1,6	39	43	-9,3
EBITDA	Mio. €	101	149	-32,2	42	-3	-
Segmentinvestitionen	Mio. €	51	23	121,7	21	6	250,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	29 687	28 435	4,4	29 687	28 435	4,4

Geschäftsverlauf Die Passagierzahlen lagen in den ersten neun Monaten 2011 trotz dämpfender externer Einflüsse über Vorjahr. Alle Vertriebsregionen der LSG Sky Chefs konnten von dieser Entwicklung profitieren. Das Unternehmen konnte gleichzeitig den Kostenanstieg kompensieren und ein höheres operatives Ergebnis als im Vorjahreszeitraum erzielen.

Geschäftsfeldstruktur Die LSG Sky Chefs Gruppe umfasst 147 Gesellschaften an rund 200 Standorten in 50 Ländern. Muttergesellschaft ist die LSG Lufthansa Service Holding AG mit Sitz in Neu-Isenburg. Der Konsolidierungskreis wurde gegenüber dem 30. September 2010 um insgesamt 15 Gesellschaften erweitert. Darin enthalten ist ein Zuwachs um elf Gesellschaften in Deutschland aus der zum 1. Juli 2011 vorgenommenen Überführung der LSG Sky Chefs Deutschland GmbH in eine Verwaltungsgesellschaft und 12 operative lokale Gesellschaften.

Produkte Die Produkt- und Serviceleistungen von LSG Sky Chefs wurden von Kunden, Verbänden und Jurys mit regionalen und lokalen Auszeichnungen gewürdigt. Der bereits im Vorjahr prämierte Leichtbau-Trolley „Quantum“ kommt sukzessive auf allen Lufthansa Langstreckenflügen zum Einsatz. Zudem gelang es dem Unternehmen, in angrenzende Märkte einzutreten, beispielsweise durch Klinikcatering in Deutschland.

Operative Entwicklung Die in den ersten neun Monaten neu gewonnenen Kundenaufträge, wie British Midland in Großbritannien und Primera Air in Skandinavien, sind erfolgreich angelaufen. Zahlreiche große Aufträge, etwa von United Airlines, GOL, TAM und COPA sowie Germanwings, konnten verlängert werden. Das Joint Venture mit dem Flughafen Nanjing wurde vorzeitig bis 2026 fortgeschrieben. In Chicago ist LSG Sky Chefs seit Juni 2011 wieder mit einem eigenen Betrieb vor Ort vertreten. Das Joint Venture mit First Catering in Zürich hat im Mai den Betrieb aufgenommen. Die unternehmensweite Initiative Upgrade^{plus} zur nachhaltigen Umsetzung von Kostensenkungs- und Wachstumspotenzialen wird konsequent fortgeführt und erfüllt die in sie gesetzten Erwartungen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Der Umsatz des Geschäftsfelds Catering hat sich in den ersten neun Monaten 2011 weiterhin positiv entwickelt. Er stieg, im Wesentlichen aufgrund höherer Passagierzahlen, gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Prozent (wechsellkursbereinigt: +3,8 Prozent) auf 1,7 Mrd. EUR. Der Außenumsatz betrug 1,3 Mrd. EUR (+0,9 Prozent), gleichzeitig stieg der Innenumsatz mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns um 6,1 Prozent auf 420 Mio. EUR. Die sonstigen operativen Erträge sanken im Wesentlichen aufgrund gesunkener Währungskursgewinne um 6 Mio. EUR auf 42 Mio. EUR.

Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich um 1,7 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Die operativen Gesamtaufwendungen lagen mit 1,7 Mrd. EUR um 1,4 Prozent über Vorjahr. Der Materialaufwand hat sich um 2,8 Prozent auf 764 Mio. EUR erhöht. Trotz einer um 2,6 Prozent auf 29.080 gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterzahl blieb der Personalaufwand mit 595 Mio. EUR nahezu auf Vorjahresniveau (+0,3 Prozent). Die Abschreibungen lagen mit 42 Mio. EUR um 4,5 Prozent unter Vorjahr. Die sonstigen operativen Aufwendungen betragen 295 Mio. EUR (+1,0 Prozent).

In den ersten neun Monaten 2011 erzielte LSG Sky Chefs einen operativen Gewinn von 56 Mio. EUR, 6 Mio. EUR mehr als im Vorjahr. Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen lag mit -2 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 1 Mio. EUR. Das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung fiel mit 10 Mio. EUR ebenfalls um 2 Mio. EUR geringer aus. Das Segmentergebnis betrug somit insgesamt 64 Mio. EUR (Vorjahr: 63 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen waren mit 51 Mio. EUR um 28 Mio. EUR höher als im Vorjahr, in dem sie im Rahmen der Ergebnissicherungsmaßnahmen auf ein zur Instandhaltung und Betriebssicherung erforderliches Maß reduziert worden waren.

Prognose LSG Sky Chefs wird den nachhaltigen Unternehmensumbau bei gedämpften Umsatzerwartungen konsequent fortführen. Für das Gesamtjahr 2011 erwartet das Unternehmen unverändert einen Umsatz und ein operatives Ergebnis über den jeweiligen Vorjahreswerten.

Sonstige

Sonstige

		Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Veränderung in %	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	954	962	-0,8	304	257	18,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	-9	-114	92,1	-9	15	-
Segmentergebnis	Mio. €	-34	-88	61,4	-42	19	-
EBITDA	Mio. €	400	308	29,9	331	33	903,0
Segmentinvestitionen	Mio. €	16	12	33,3	4	5	-20,0
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	3 953	3 740	5,7	3 953	3 740	5,7

Struktur Im Bereich Sonstige werden die Service- und Finanzgesellschaften, unter deren Dach die Aktivitäten des Lufthansa Konzerns im Finanz- und Dienstleistungsbereich angesiedelt sind, gebündelt. Dazu gehören AirPlus, Lufthansa Flight Training und die Lufthansa Commercial Holding. Auch die zentralen Konzernfunktionen der Deutschen Lufthansa AG sind diesem Segment zugeordnet.

Entwicklung der Gesellschaften Das Wachstum der internationalen Geschäftsreisemärkte setzte sich im dritten Quartal 2011 fort. Weltweit hat AirPlus in diesem Zeitraum 15 Prozent mehr Flugreisen abgerechnet als im Vergleichszeitraum 2010 – die Abrechnungsumsätze stiegen sogar um 21 Prozent gegenüber Vorjahr. Die Gesamterlöse lagen mit 212 Mio. EUR, im Wesentlichen währungsbedingt, unter Vorjahr (-27,9 Prozent). Gleichzeitig konnte das operative Ergebnis jedoch um 8 Mio. EUR auf 25 Mio. EUR verbessert werden.

Lufthansa Flight Training konnte im Berichtszeitraum von der steigenden Nachfrage nach Simulatortraining sowie einem höheren Bedarf an Grundkursen zur Flugbegleiterausbildung der Lufthansa Passage profitieren. Der Erlösbeitrag der Lufthansa Flight Training stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 9,0 Prozent auf 133 Mio. EUR. Das operative Ergebnis erhöhte sich auf 29 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR).

Das Ergebnis der Konzernfunktionen wurde im Wesentlichen durch die Entwicklung der Währungskurse geprägt. Wie in den vorangegangenen beiden Quartalen war das Nettokursergebnis positiv. Die operativen Gesamterlöse stiegen um 10,8 Prozent auf 574 Mio. EUR. Das operative Ergebnis verbesserte sich auf -75 Mio. EUR (Vorjahr: -165 Mio. EUR).

Umsatz- und Ergebnisentwicklung Im Berichtszeitraum erwirtschaftete das Segment Sonstige operative Gesamterlöse, die mit 954 Mio. EUR knapp unter Vorjahr lagen (-0,8 Prozent). Im Wesentlichen währungsbedingt sanken die operativen Aufwendungen um 10,5 Prozent auf 963 Mio. EUR. Das Segment erzielte in den ersten neun Monaten 2011 ein deutlich verbessertes operatives Ergebnis von -9 Mio. EUR (Vorjahr: -114 Mio. EUR). Das Segmentergebnis konnte ebenfalls deutlich von -88 Mio. EUR auf -34 Mio. EUR gesteigert werden.

Risiko- und Chancenbericht

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist Lufthansa gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken ausgesetzt. Hierzu sind insbesondere Markt- und Wettbewerbsrisiken mit Auswirkungen auf Kapazität und Auslastung zu zählen. Darüber hinaus bestehen politische, operationelle und tarifpolitische Risiken, Rechts- und Haftungsrisiken, Beschaffungsrisiken, IT-Risiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Unsere stets auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme ermöglichen es, frühzeitig sowohl Risiken als auch Chancen zu erkennen und danach unser Handeln auszurichten. Weitergehende Informationen zum Chancen- und Risikomanagementsystem und zur Risikosituation des Konzerns finden Sie im Geschäftsbericht 2010 ab [S. 132](#).

In den ersten drei Quartalen 2011 haben sich im Vergleich zu den im Geschäftsbericht ausführlich dargestellten Chancen und Risiken folgende Konkretisierungen beziehungsweise neue Entwicklungen ergeben:

Die Erwartungen hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft haben sich im Jahresverlauf deutlich eingetrübt. Weltweit werden die Risiken der Finanzkrise in Europa, der ausbleibenden wirtschaftlichen Erholung in den USA und eines nachlassenden Wachstums in den Schwellenländern höher eingeschätzt als zu Beginn des Jahres.

Im globalen Passagierverkehr hat sich das Wachstum fortgesetzt, jedoch sind die entsprechenden Zuwachsraten seit Monaten rückläufig. Gleichzeitig übersteigt das Kapazitätsangebot die Nachfrage. Lufthansa ist zwar in der Lage, das im Vergleich zum Vorjahr gesteigerte Angebot am Markt überwiegend abzusetzen, jedoch ist im gegenwärtigen Wettbewerbsumfeld, vor allem im Kontinentalverkehr, nach wie vor ein hoher Preisdruck zu verzeichnen.

Während sich das Verkehrsaufkommen von und nach Japan zunehmend normalisiert, sind die politischen Unruhen im arabischen Raum weiter mit einer niedrigen Passagiernachfrage verbunden. Die Krisen wirken sich weiterhin belastend auf die Profitabilität der Gesellschaften aus. Dies betrifft aufgrund ihrer Streckenstruktur insbesondere British Midland und Austrian Airlines.

Die Rohöl- und Kerosinpreise sind trotz der zunehmenden Unsicherheiten über die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung im dritten Quartal nur leicht zurückgegangen und befinden sich weiterhin auf hohem Niveau. Aufgrund der bewährten Sicherungspolitik im Lufthansa Konzern schlagen sich die hohen Treibstoffpreise nicht in vollem Umfang ergebniswirksam nieder. Allerdings zeichnet sich für das vierte Quartal eine sinkende Kompensation ab, sodass im unverändert wettbewerbsintensiven Markt nicht mit einem vollständigen Ausgleich der Mehrkosten zu rechnen ist.

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

Nachtragsbericht

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat mit Beschlüssen vom 10. Oktober 2011 überraschend ein Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt im Zeitraum von 23 Uhr bis 5 Uhr erlassen. Dieses ist zunächst bis zur Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht im Frühjahr 2012 wirksam. Für die Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns bedeutet dies eine erhebliche Beeinträchtigung des Flugbetriebs. Die Gesellschaften, insbesondere Lufthansa Cargo und Lufthansa Passage, prüfen derzeit Anpassungen ihrer Flugpläne, um auf diese massive Einschränkung zu reagieren.

Prognosebericht

BIP-Wachstum

in %	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*
Welt	3,0	3,0	3,8	4,3	4,2
Europa	1,9	0,8	1,8	2,3	2,4
Deutschland	3,0	1,0	1,5	1,8	1,6
Nordamerika	1,7	1,4	2,4	3,5	3,3
Südamerika	4,0	3,5	4,5	4,9	4,3
Asien/ Pazifik	4,6	5,4	6,0	6,1	5,9
China	9,3	8,1	8,6	8,5	8,2
Naher Osten	5,4	5,0	4,6	4,8	4,4
Afrika	1,6	4,8	5,8	5,6	5,0

Quelle: Global Insight World Overview per 15.10.2011.

* Prognosewerte.

Gesamtwirtschaft und Branche Die Aussichten für die Weltwirtschaft haben sich im Jahresverlauf deutlich eingetrübt. Nach einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 4,2 Prozent im Vorjahr wird für 2011 insgesamt ein weltweites Wachstum von 3,0 Prozent erwartet.

Die US-amerikanische Konjunktur wird voraussichtlich schwach bleiben und 2011 nur um 1,7 Prozent gegenüber Vorjahr wachsen. Für die Volkswirtschaften Asiens wird hingegen mit einem vergleichsweise robusten Wachstum von 4,6 Prozent gerechnet. Getrieben wird diese Entwicklung weiterhin von China und Indien. Die Auswirkungen der Erdbebenkatastrophe vom März dieses Jahres sind in der japanischen Wirtschaft immer noch deutlich zu spüren, weshalb für das Jahr 2011 von einem leichten Rückgang ausgegangen wird. Die Wachstumsaussichten für Europa wurden ebenfalls nach unten korrigiert. Die Indikatoren deuten jedoch auf eine anhaltende, wenn auch nur relativ schwache konjunkturelle Expansion von 1,9 Prozent hin. Vor dem Hintergrund weniger stark expandierender Exporte wurden die konjunkturellen Aussichten für die deutsche Wirtschaft deutlich korrigiert. Insgesamt wird für 2011 mit einem BIP-Wachstum von 3,0 Prozent gerechnet, für das Jahr 2012 wird nun aber nur noch eine Expansion von 1,0 Prozent erwartet. Dieser Trend ist gegenläufig zur erwarteten weltweiten Wirtschaftsentwicklung, für die 2012 aufgrund erwarteter stärkerer Aktivitäten in den Schwellenländern derzeit ein auf dem Niveau von 2011 liegendes Wachstum von 3,0 Prozent prognostiziert wird.

Vor dem Hintergrund der sich eintrübenden Konjunkturaussichten erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig sinkende Ölpreise. Aktuell ist an den Terminmärkten aber nur eine leichte Abschwächung eingepreist. So werden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2011 derzeit bei rund 111 USD/bbl und im Dezember 2012 bei rund 106 USD/bbl gehandelt.

Der Luftverkehrsmarkt wird vor dem Hintergrund der prognostizierten Entwicklung des Welthandels voraussichtlich zunehmenden Belastungen ausgesetzt sein. Obwohl sich die wirtschaftlichen Aussichten jedoch bereits seit Juni 2011 verschlechtert haben, hat sich die Passagiernachfrage bislang noch besser entwickelt als erwartet. Vor diesem Hintergrund hat die IATA im September die Jahresprognose 2011 für die Gewinne der Airline-Industrie von 4,0 auf 6,9 Mrd. USD angehoben (2010: 16,0 Mrd. USD). Für 2012 rechnet die IATA allerdings in einer ersten Prognose mit niedrigeren Gewinnen von etwa 4,9 Mrd. USD.

Lufthansa Konzern Lufthansa blickt auf insgesamt zufriedenstellende neun Monate des Geschäftsjahres 2011 zurück. Das gesamtwirtschaftliche Umfeld – und damit die Nachfrage vor allem bei den fliegenden Gesellschaften – hat sich aber deutlich verschlechtert. Insbesondere das dritte Quartal war durch hohe Schwankungsbreiten in der Ertragsentwicklung gekennzeichnet. Gleichzeitig haben sich die Buchungsaussichten für die kommenden Monate deutlich eingetrübt. Diese Entwicklungen haben den Vorstand bereits im September dazu veranlasst, den Ergebnisausblick für das Gesamtjahr anzupassen und Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Trotz weiterhin unterstellter Steigerung des Umsatzes erscheint die Erzielung eines operativen Ergebnisses über Vorjahresniveau im aktuellen Umfeld nicht mehr möglich. Der Vorstand geht nun von einem operativen Gewinn im oberen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich aus.

Wie hoch dieser Gewinn letztlich ausfallen wird, ist selbst zwei Monate vor dem Jahresende angesichts der anhaltend hohen Volatilität im Marktumfeld und in den Buchungsindikatoren nicht genauer prognostizierbar. Im Rahmen verschiedener Ergebnisszenarien könnte sich sogar ein besonderes Risikopotenzial ergeben, wenn sich die Entwicklung des Ölpreises von der gesamtwirtschaftlichen Nachfrageentwicklung weiter abkoppelt. Diese aus heutiger Sicht noch unwahrscheinliche Situation könnte für die gesamte Industrie zu einer Zusatzbelastung auf der Kosten- und Umsatzseite führen, die sich zusammen mit Umsatzausfällen zu weiteren Ergebnisrisiken addieren würde. Unabhängig davon, dass von einem solchen Szenario viele Wettbewerber ungleich stärker betroffen wären als Lufthansa, könnte dies je nach Ausprägung auch unsere derzeitige Ergebnisprognose gefährden. Andererseits hätte eine Stabilisierung oder gar Erholung der Nachfrageentwicklung auch entsprechend positive Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung des Konzerns. Doch kann dieses Szenario angesichts des zunehmenden Vertrauensverlustes in die Finanzmärkte und Staatshaushalte nicht als Grundlage für die aktuelle Steuerung des Konzerns dienen. Vielmehr haben sich die Gesellschaften des Konzerns mit teilweise verschärften Kapazitäts- und Ergebnissicherungsmaßnahmen auf die zu erwartenden Herausforderungen eingestellt. Nähere Erläuterungen dazu finden Sie in den jeweiligen Kommentierungen.

Angesichts der bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Höhe des operativen Ergebnisses ist derzeit auch keine Aussage zum erwarteten Konzernergebnis beziehungsweise Ergebnis pro Aktie möglich. Verzerrt werden diese Größen zusätzlich durch die Einflüsse des IAS 39. Darüber hinaus können – je nach Fortgang – auch die Prüfungen strategischer Optionen, wie zum Beispiel für bmi, die Höhe und Vergleichbarkeit des Konzernergebnisses massiv beeinflussen.

Unseren Anspruch, in der Airline-Industrie eine führende Rolle hinsichtlich der Profitabilität einzunehmen, halten wir unverändert aufrecht. Unsere Geschäftsfelder werden durch das bewährte Risikomanagement sowie durch das solide Finanzprofil des Lufthansa Konzerns unterstützt. Beide bieten auch in schwierigen Szenarien deutliche Wettbewerbsvorteile bei der Bewältigung der Herausforderungen.

So streben wir an, auch im Gesamtjahr trotz erwarteten Bruttoinvestitionen von 2,7 Mrd. EUR einen Free Cashflow zu erzielen. Die definierte Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR wird durch die verfügbaren liquiden Mittel deutlich übertroffen. Der überwiegende Teil der Lufthansa Flotte bleibt im unbelasteten Eigentum. Konzernweit beträgt die Quote unbelasteter Flugzeuge aktuell 68 Prozent, in der Kernflotte von Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo liegt sie sogar bei 83 Prozent. Die Nettokreditverschuldung wird zum Jahresende weiterhin in einem vertraglichen Rahmen bleiben. Auch die Eigenkapitalquote bleibt solide, auch wenn sie das gesetzte Ziel von 30 Prozent 2011 wahrscheinlich noch nicht wieder erreichen kann. Das Gearing bewegt sich hingegen bereits im Zielkorridor von 40 bis 60 Prozent. Unsere Dividendenpolitik setzen wir unverändert fort, sie wird im Geschäftsbericht 2010 auf [S. 53](#) und unter [i investor-relations.lufthansa.com/de/aktie/dividende](http://investor-relations.lufthansa.com/de/aktie/dividende) ausführlich erläutert.

Die Entwicklung des Lufthansa Konzerns wird unverändert nach den Prinzipien der wertorientierten Unternehmensführung gesteuert. Als Kenngröße dient der Cash Value Added (CVA). Ausführliche Informationen zu dieser Steuerungsphilosophie finden Sie im Geschäftsbericht 2010 ab [S. 48](#). Lufthansa verfolgt das Ziel, über den Luftverkehrszyklus hinweg Wert zu generieren. Dieses Ziel haben wir mit einem CVA von 2,1 Mrd. EUR im letzten Jahrzehnt insgesamt erreicht. Für 2011 können wir angesichts der zunehmenden belastenden Einflussfaktoren und der erweiterten Kapitalbasis derzeit nicht von der Erzielung eines positiven CVA ausgehen.

Informationen zu den wirtschaftlichen, Produkt- und anderen Entwicklungen der einzelnen Geschäftsfelder können Sie den jeweiligen Kapiteln entnehmen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – September 2011

in Mio. €	Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	18 410	16 445	6 813	6 242
Andere Betriebserlöse	3 728	3 748	1 262	1 326
Umsatzerlöse	22 138	20 193	8 075	7 568
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	53	120	29	50
Sonstige betriebliche Erträge	1 740	2 032	392	566
Materialaufwand	-12 912	-11 445	-4 559	-4 140
Personalaufwand	-5 072	-4 820	-1 679	-1 627
Abschreibungen	-1 263	-1 240	-427	-442
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4 035	-3 971	-1 346	-1 040
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	649	869	485	935
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	-3	28	15	32
Übriges Beteiligungsergebnis	65	43	30	17
Zinserträge	141	139	45	32
Zinsaufwendungen	-355	-389	-106	-135
Übrige Finanzposten	-147	17	162	-91
Finanzergebnis	-299	-162	146	-145
Ergebnis vor Ertragsteuern	350	707	631	790
Ertragsteuern	-51	-175	-133	-160
Ergebnis nach Ertragsteuern	299	532	498	630
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-11	-8	-4	-2
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	288	524	494	628
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	0,63	1,14	1,08	1,37
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	0,63	1,14	1,08	1,36

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar – September 2011

in Mio. €	Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010
Ergebnis nach Ertragsteuern	299	532	498	630
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	29	203	-7	-7
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-237	423	-172	61
Folgebewertung von Cashflow Hedges	-85	83	-72	-572
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2	-6	0	0
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-6	13	0	-11
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	15	-29	-10	145
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („other comprehensive income“) nach Ertragsteuern	-282	687	-261	-384
Gesamte Aufwendungen und Erträge („total comprehensive income“)	17	1 219	237	246
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-4	-5	-3	8
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	13	1 214	234	254

Konzernbilanz

zum 30. September 2011

Aktiva

in Mio. €	30.09.2011	31.12.2010	30.09.2010
Immaterielle Vermögensgegenstände mit unbegrenzter Nutzungsdauer*	1 545	1 582	1 573
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	337	329	323
Flugzeuge und Reservetriebwerke	11 775	11 153	11 169
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	855	877	863
Übriges Sachanlagevermögen	2 075	2 120	2 123
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	–	–	3
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	377	385	369
Übrige Beteiligungen	897	1 128	1 046
Langfristige Wertpapiere	140	250	251
Ausleihungen und Forderungen	623	620	407
Derivative Finanzinstrumente	235	350	344
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	23	26	29
Effektive Ertragsteuerforderungen	51	61	60
Latente Ertragsteuererstattungsansprüche	39	82	5
Langfristige Vermögenswerte	18 972	18 963	18 565
Vorräte	622	662	658
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4 139	3 401	3 954
Derivative Finanzinstrumente	347	484	303
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	162	146	147
Effektive Ertragsteuerforderungen	97	98	118
Wertpapiere	3 329	4 283	4 190
Bankguthaben und Kassenbestände	1 021	1 097	1 490
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	136	186	76
Kurzfristige Vermögenswerte	9 853	10 357	10 936
Bilanzsumme	28 825	29 320	29 501

* Inklusive Geschäfts- und Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	30.09.2011	31.12.2010	30.09.2010
Gezeichnetes Kapital	1 172	1 172	1 172
Kapitalrücklage	1 366	1 366	1 366
Gewinnrücklagen	3 800	2 944	2 955
Übrige neutrale Rücklagen	1 354	1 629	1 291
Konzernergebnis	288	1 131	524
Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	7 980	8 242	7 308
Minderheitenanteile	84	98	95
Eigenkapital	8 064	8 340	7 403
Pensionsrückstellungen	2 544	2 571	2 595
Sonstige Rückstellungen	590	643	581
Finanzschulden	5 330	6 227	6 480
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	117	110	91
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 156	1 087	1 066
Derivative Finanzinstrumente	110	111	93
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	315	405	769
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	10 162	11 154	11 675
Sonstige Rückstellungen	939	881	1 003
Finanzschulden	723	957	810
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 820	4 193	4 532
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	2 929	2 389	2 740
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1 066	1 066	1 054
Derivative Finanzinstrumente	44	103	118
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	78	237	166
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	10 599	9 826	10 423
Bilanzsumme	28 825	29 320	29 501

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 30. September 2011

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage	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 31.12.2009	1 172	1 366	118	-70	193	333	574	3 094	-112	6 094	108	6 202
Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	44	-	-	-	44	-122	78	-	-	-
Angepasster Stand am 31.12.2009	1 172	1 366	162	-70	193	333	618	2 972	-34	6 094	108	6 202
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-1	-1	-34	34	-1	1	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/ Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-18	-18
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	524	524	8	532
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	477	203	-	-6	674	17	-	691	-4	687
Stand am 30.09.2010	1 172	1 366	639	133	193	326	1 291	2 955	524	7 308	95	7 403
Stand am 31.12.2010	1 172	1 366	856	241	193	339	1 629	2 944	1 131	8 242	98	8 340
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	856	-856	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/ Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-275	-275	-18	-293
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	288	288	11	299
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-307	29	-	3	-275	-	-	-275	-7	-282
Stand am 30.09.2011	1 172	1 366	549	270	193	342	1 354	3 800	288	7 980	84	8 064

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar – September 2011

in Mio. €	Jan. – Sept. 2011	Jan. – Sept. 2010	Juli – Sept. 2011	Juli – Sept. 2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01. ¹⁾	1 097	1 136	1 232	1 424
Ergebnis vor Ertragsteuern	350	707	631	790
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1 279	1 224	425	452
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	-2	5	-	20
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-36	-192	-2	-8
Beteiligungsergebnis	-62	-71	-45	-49
Zinsergebnis	214	250	61	103
Gezahlte / Erstattete Ertragsteuern	-228	-43	-56	-6
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	128	-26	-160	96
Veränderung des Working Capitals ²⁾	550	571	-401	-393
Operativer Cashflow	2 193	2 425	453	1 005
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1 895	-1 728	-536	-785
Investitionen in Finanzanlagen	-78	-21	-20	-
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	22	-47	4	-29
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	2	109	1	-
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-	-	-	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-23	-9	-3	-1
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-	-2	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	344	298	57	37
Zinseinnahmen	284	257	89	90
Erhaltene Dividenden	91	55	38	18
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-1 253	-1 088	-370	-670
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	-835	-1 647	-199	-758
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	1 552	667	254	473
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-536	-2 068	-315	-955
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	145	815	32	419
Rückführung langfristiger Finanzschulden	-1 181	-544	-227	-226
Übrige Finanzschulden	6	81	-2	61
Gewinnausschüttung	-293	-18	-7	-5
Zinsausgaben	-407	-379	-138	-231
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-1 730	-45	-342	18
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	-73	312	-204	68
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-3	42	-7	-2
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.	1 021	1 490	1 021	1 490
Wertpapiere	3 329	4 190	3 329	4 190
Flüssige Mittel gesamt	4 350	5 680	4 350	5 680
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel gesamt	-1 030	1 241	-282	314

¹⁾ In der Darstellung des Einzelquartals Zahlungsmittel zum 01.07.

²⁾ 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 30. September 2011 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 2011 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Die erstmals ab 1. Januar 2011 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Veränderungen des Konsolidierungskreises hatten ebenfalls keinen nennenswerten Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2010 bis 30.09.2011

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	15.11.10		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 11, Salzburg, Österreich	24.03.11		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	24.03.11		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	24.03.11		Gründung
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG, Grünwald, Deutschland		31.12.10	Liquidation
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Quebec oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Romeo oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Sierra oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Tango oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Uniform oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Victor oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Yankee oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Lima oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Mike oHG, Grünwald, Deutschland		01.01.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Alfa oHG, Grünwald, Deutschland		11.07.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Hotel oHG, Grünwald, Deutschland		11.07.11	Aufgabe des Geschäftszwecks
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Echo oHG, Grünwald, Deutschland		01.07.11	Fusion
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Delta oHG, Grünwald, Deutschland		01.07.11	Fusion
Geschäftsfeld IT Services			
Lufthansa Systems Aeronautics GmbH, Raunheim, Deutschland		24.03.11	Fusion
Lufthansa Systems Airline Services GmbH, Kelsterbach, Deutschland		24.03.11	Fusion
Lufthansa Systems Berlin GmbH, Berlin, Deutschland		24.03.11	Fusion
Lufthansa Systems Infratec GmbH, Kelsterbach, Deutschland		24.03.11	Fusion
Lufthansa Systems Passenger Services GmbH, Kelsterbach, Deutschland		24.03.11	Fusion
Geschäftsfeld Catering			
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	01.01.11		Gründung
LSG Sky Chefs – First Catering Schweiz AG, Basserdorf, Schweiz	24.05.11		Gründung
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	01.06.11		Erstmals konsolidiert
Oakfield Farms Solutions Europe Ltd., Feltham, Großbritannien	01.04.11		Erstmals konsolidiert
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Hannover GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Köln GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung

Veränderung Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.10.2010 bis 30.09.2011

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs München GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Stuttgart GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Nürnberg GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	01.07.11		Gründung
LSG Sky Chefs Deutschland GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland		01.07.11	Aufspaltung

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in Mio. €	Konzern 30.09.2011	Jahresabschluss 31.12.2010	Konzern 30.09.2010
Vermögenswerte			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	102	184	76
Finanzanlagevermögen	9	2	–
Sonstiges	25	–	–
Eigenkapital / Schulden in Verbindung mit Vermögenswerten, die zum Verkauf stehen			
Eigenkapital	–	–	–
Schulden	–	–	–

2) Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung und Segmentberichterstattung
Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bilanz, zur Kapitalflussrechnung und zur Segmentberichterstattung sind im Lagebericht auf [S. 3–27](#) zu finden.

3) Saisonalität

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

4) Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten

in Mio. €	30.09.2011	31.12.2010
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	863	883
Aus Gewährleistungsverträgen	1 004	960
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	33	14

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 208 Mio. EUR für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2010 waren dies 210 Mio. EUR. Aus den bereits zum Jahresende 2010 fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von fünf Canadair Regional Jet 200 ergaben sich bis zum 30. September 2011 Gewinne von 2 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 14 Mio. EUR. Aus bereits fest kontrahierten Verträgen über den Verkauf von neun Canadair Regional Jet 200 werden voraussichtlich bis zum Jahresende 2011 8 Mio. EUR und bis Ende 2012 weitere 7 Mio. EUR zufließen. Ende September 2011 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von 7,1 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2010 betrug das Bestellobligo 6,8 Mrd. EUR.

Bezüglich der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag wird auf die Ausführungen im Lagebericht auf [S. 25](#) verwiesen.

5) Ergebnis je Aktie

		30.09.2011	30.09.2010
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	0,63	1,14
Konzernergebnis	Mio. €	288	524
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		457.899.351	457.937.572
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	0,63	1,14
Konzernergebnis	Mio. €	288	524
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	0	0
- Laufende und latente Steuern	Mio. €	0	0
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	288	524
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		458.235.755	458.273.976

6) Gezeichnetes Kapital

Die Hauptversammlung vom 24. April 2009 hat den Vorstand bis zum 23. April 2014 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen. Die neuen Aktien werden ausschließlich den Mitarbeitern der Deutschen Lufthansa AG und mit ihr verbundener Unternehmen zum Erwerb angeboten. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Nach Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 wurde der im Jahresabschluss 2010 der Deutschen Lufthansa AG ausgewiesene Bilanzgewinn von 275 Mio. EUR ausgeschüttet. Dies entspricht einer Dividende für das Geschäftsjahr 2010 von 0,60 EUR je Stückaktie.

7) Segmentberichterstattung

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–September 2011

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	IT Services	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	16 757	2 201	1 722	168	1 290	22 138	–	–	22 138
davon Verkehrserlöse	15 956	2 124	–	–	–	18 080	–	330	18 410
Konzerninnenumsätze	557	19	1 326	268	420	2 590	–	–2 590	–
Umsatzerlöse	17 314	2 220	3 048	436	1 710	24 728	–	–2 590	22 138
Operative sonstige Erträge	867	54	161	19	42	1 143	954	–487	1 610
Operative Gesamterlöse	18 181	2 274	3 209	455	1 752	25 871	954	–3 077	23 748
Operative betriebliche Aufwendungen	18 012	2 101	3 011	443	1 696	25 263	963	–3 056	23 170
davon Materialaufwand	11 329	1 548	1 558	59	764	15 258	71	–2 417	12 912
davon Personalaufwand	3 018	259	809	171	595	4 852	205	–5	5 052
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 021	66	66	25	42	1 220	32	5	1 257
davon operative sonstige Aufwendungen	2 644	228	578	188	295	3 933	655	–639	3 949
Operatives Ergebnis¹⁾	169	173	198	12	56	608	–9	–21	578
Übrige Segmenterträge	103	8	21	0*	1	133	20	30	183
Übrige Segmentaufwendungen	39	0*	2	3	3	47	46	19	112
davon außerplanmäßige Abschreibungen	13	0*	0*	–	0*	13	–	1	14
Ergebnis Equity-Bewertung	–21	–8	15	–	10	–4	1	–	–3
Segmentergebnis²⁾	212	173	232	9	64	690	–34	–10	646
Übriges Finanzergebnis									–296
Ergebnis vor Ertragsteuern									350
Segmentvermögen ³⁾	15 912	749	3 000	226	1 238	21 125	1 701	5 999	28 825
davon aus Equity-Bewertung	92	47	161	–	72	372	6	–1	377
Segmentschulden ⁴⁾	10 499	445	1 285	201	504	12 934	1 645	6 182	20 761
Segmentinvestitionen ⁵⁾	1 701	42	78	25	51	1 897	16	83	1 996
davon aus Equity-Bewertung	–	10	1	–	–	11	0*	–	11
Mitarbeiter zum Stichtag	59 123	4 612	19 889	2 846	29 687	116 157	3 953	–	120 110

* 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 – September 2010

	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	IT Services	Catering	Summe berichts- pflichtige operative Segmente	Sonstige	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	14 970	1 996	1 774	175	1 278	20 193	–	–	20 193
davon Verkehrserlöse	14 193	1 908	–	–	–	16 101	–	344	16 445
Konzerninnenumsätze	490	18	1 209	263	396	2 376	–	–2 376	–
Umsatzerlöse	15 460	2 014	2 983	438	1 674	22 569	–	–2 376	20 193
Operative sonstige Erträge	909	72	146	21	48	1 196	962	–431	1 727
Operative Gesamterlöse	16 369	2 086	3 129	459	1 722	23 765	962	–2 807	21 920
Operative betriebliche Aufwendungen	16 151	1 856	2 918	447	1 672	23 044	1 076	–2 812	21 308
davon Materialaufwand	9 914	1 321	1 503	56	743	13 537	68	–2 160	11 445
davon Personalaufwand	2 812	243	805	178	593	4 631	196	–4	4 823
davon Abschreibungen (planmäßig)	932	85	69	25	44	1 155	33	7	1 195
davon operative sonstige Aufwendungen	2 493	207	541	188	292	3 721	779	–655	3 845
Operatives Ergebnis¹⁾	218	230	211	12	50	721	–114	5	612
Übrige Segmenterträge	135	3	12	0*	2	152	35	238	425
Übrige Segmentaufwendungen	31	10	0*	9	1	51	10	107	168
davon außerplanmäßige Abschreibungen	27	9	–	8	1	45	–	–1	44
Ergebnis Equity-Bewertung	–17	17	15	–	12	27	1	–	28
Segmentergebnis²⁾	305	240	238	3	63	849	–88	136	897
Übriges Finanzergebnis									–190
Ergebnis vor Ertragsteuern									707
Segmentvermögen ³⁾	15 142	806	2 986	259	1 257	20 450	1 531	7 520	29 501
davon aus Equity-Bewertung	105	42	150	–	67	364	4	1	369
Segmentsschulden ⁴⁾	10 052	436	1 333	207	516	12 544	1 407	8 147	22 098
Segmentinvestitionen ⁵⁾	1 612	11	40	25	23	1 711	12	37	1 760
davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	56 965	4 499	20 244	2 955	28 435	113 098	3 740	–	116 838

* 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 Regionen Januar – September 2011

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	12 020	4 964	2 513	2 191	427	2 569	533	348	18 410
Andere Betriebserlöse	1 735	657	830	709	116	707	190	150	3 728
Umsatzerlöse	13 755	5 621	3 343	2 900	543	3 276	723	498	22 138

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

Segmentinformationen nach Regionen Januar – September 2010

in Mio. €	Europa	davon Deutschland	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Summe
Verkehrserlöse*	10 404	3 904	2 353	2 057	382	2 443	529	334	16 445
Andere Betriebserlöse	1 704	521	757	678	118	735	244	190	3 748
Umsatzerlöse	12 108	4 425	3 110	2 735	500	3 178	773	524	20 193

* Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

8) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Konzernanhang 2010 unter „Erläuterung 48“ ab [S. 208](#) 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 49“ ab [S. 210](#) des Konzernanhangs 2010 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, 26. Oktober 2011


Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Stephan Gemkow
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

Frank Hülsmann (Ltg.)
Claudio Rizzo
Christian Schmidt

Deutsche Lufthansa AG, Investor Relations

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

Druck

Broermann Druck + Medien GmbH, Troisdorf
Gedruckt auf Circlesilk Premium White
(100 Prozent Recyclingpapier, ausgezeichnet
mit dem EU Ecolabel, Reg.-Nr.: FR/011/003)

Printed in Germany
ISSN 1616-0231

Kontakt

Frank Hülsmann

Leiter Investor Relations
+49 69 696–28001

Johannes Hildenbrock

+49 69 696–28003

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

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



Finanzkalender 2012

- 15. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2011
- 3. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2012
- 8. Mai** Hauptversammlung in Köln
- 2. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2012
- 31. Okt.** Presse- und Analystenkonferenz zum Zwischenbericht Januar – September 2012

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 3. Zwischenbericht 2011 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Lufthansa Konzerns und seiner Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

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

Hinweis

Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

