



Lufthansa

Jahresabschluss 2009



Zum Einsteigen bereit



Inhalt

1	Deutsche Lufthansa AG Lagebericht
16	Deutsche Lufthansa AG Bilanz
18	Deutsche Lufthansa AG Gewinn- und Verlustrechnung
19	Deutsche Lufthansa AG Anlagenspiegel
20	Deutsche Lufthansa AG Anhang
35	Bestätigungsvermerk
37	Aufsichtsrat und Vorstand
38	Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder
39	Mandate der Vorstandsmitglieder
40	Impressum

Deutsche Lufthansa AG Lagebericht 2009

Die Weltwirtschaft erlebte 2009 die schwerste Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg. Nachdem die globale Industrieproduktion bereits im vierten Quartal 2008 schockartig eingebrochen war, setzte sich der Abschwung im ersten Quartal 2009 fort. Sowohl Industrie- als auch Schwellenländer waren davon betroffen. Die Volkswirtschaften der Schwellenländer, insbesondere auch der Staaten in Mittel- und Osteuropa, wurden durch den Abschwung in den Industrieländern in Mitleidenschaft gezogen – eine globale Rezession war die Folge.

Weltweit haben Regierungen mit umfangreichen Maßnahmen auf die Finanz- und Wirtschaftskrise reagiert: Die Geldpolitik wurde drastisch gelockert, vielfach wurden die Notenbankzinsen auf null oder ein Niveau nur wenig darüber gesenkt. Massive Konjunkturprogramme wurden aufgelegt, um den rasanten konjunkturellen Einbruch zu verlangsamen bzw. zu stoppen. Als Folge der umfangreichen Interventionen der Notenbanken sowie der Fiskalstimuli, die zunehmend Wirkung zeigten, begann sich die Weltwirtschaft in den Sommermonaten zu stabilisieren und allmählich zu erholen. Die Erholung erfolgte allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau als 2008. Während einige Schwellenländer bereits wieder kräftige Zuwächse in der Produktion verzeichneten, scheinen die Industrieländer die Talsohle nun erreicht zu haben.

Seit der Jahresmitte 2009 stabilisiert sich die Wirtschaft auch in Europa, nachdem sie zu Beginn des Jahres noch einen starken Einbruch erlebt hatte. Es ist davon auszugehen, dass die europäische Wirtschaft ihren Tiefpunkt im Frühjahr 2009 überwunden hat. Maßgeblich für die Konjunkturaufhellung waren vor allem das Wiederanziehen der Exporte und die laufenden Konjunkturprogramme. Auch die deutsche Wirtschaft stabilisierte sich nach einem massiven Konjunkturreinbruch zu Beginn des Jahres 2009 ab dem zweiten Quartal wieder – jedoch von einer niedrigeren Basis aus. Treibende Kraft war im Wesentlichen die Außenwirtschaft. Für das Jahr 2009 wird für Deutschland insgesamt von einer noch zögerlichen Erholung ausgegangen.

Der internationale Passagierluftverkehr wurde 2009 schwer von der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise getroffen. Laut IATA hat die Airline-Industrie im Jahr 2009 weltweit einen Rückgang von 4 Prozent im Passagier- und 13 Prozent im Frachtverkehr verzeichnet. Neben den reifen Märkten in Europa und Nordamerika waren auch die Wachstumsmärkte, insbesondere die asiatischen Schwellenländer, davon betroffen. Neben den klassischen Linienfluggesellschaften konnten sich auch die No-Frills-Carrier dieser Entwicklung nicht entziehen. Zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2009 begannen die Airlines, sich vom Jahrestief zu erholen und erreichten im Vergleich zum Vorjahr auf Basis eines reduzierten Angebotes wieder Passagierzuwächse sowie höhere Auslastungen. Trotz dieses positiven

Trends rechnet IATA für das Geschäftsjahr 2009 mit branchenweiten Verlusten in Höhe von 11 Mrd. USD. Eine nachhaltige Erholung der Luftfahrtbranche ist laut IATA aufgrund des anhaltend niedrigen Preisniveaus und der steigenden Ölpreise erst im Verlauf des Jahres 2010 zu erwarten.

Neben der rückläufigen Menge prägten industrieweit vor allem die eingebrochenen Durchschnittserlöse das Jahr 2009. Ursächlich hierfür waren ein verändertes Buchungsverhalten der Passagiere hin zu preiswerteren Flugtickets, intensiver Preiswettbewerb im Markt und geringere Treibstoffzuschläge. Insbesondere im Europaverkehr führte dieser Wettbewerb dazu, dass Marktanteile an No-Frills-Carrier abgegeben werden mussten.

Die Deutsche Lufthansa AG konnte trotz des schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Geschäftsjahr 2009 ihre Transportleistung leicht unter Vorjahresniveau halten. Nicht erfreulich war dagegen die Entwicklung der Verkehrserlöse, die um 15,3 Prozent oder 2,2 Mrd. EUR abnahmen. Gleichzeitig mussten aber allein beim Treibstoff 1,7 Mrd. EUR weniger aufgewendet werden als im Vorjahr. Das betriebliche Ergebnis sank deutlich um –183 Mio. EUR auf –404 Mio. EUR. Nach Bereinigung um die in beiden Jahren wirksamen Sondereffekte ergibt sich eine Ergebnisverschlechterung von 657 Mio. EUR.

56 Millionen Passagiere befördert Die Zahl der beförderten Fluggäste ging im Geschäftsjahr 2009 um 2,6 Prozent auf 56 Millionen Passagiere zurück. Dabei wurden die Kapazitäten um insgesamt 1,3 Prozent reduziert. Das reduzierte Angebot traf auf eine noch stärker gesunkene Nachfrage, sodass der Absatz um 2,4 Prozent zurückging. Die Auslastung fiel folglich um 0,9 Prozentpunkte auf 77,7 Prozent. Kapazitäten wurden in diesem Jahr in den Verkehrsgebieten Nahost und Afrika ausgebaut. In den Verkehrsgebieten Europa einschließlich Deutschland, Asien/Pazifik, Nord- und Südamerika wurden die Kapazitäten dagegen im Vergleich zum Vorjahr reduziert.

Durchschnittserlöse deutlich unter Vorjahresniveau

Im Jahr 2009 sanken die Durchschnittserlöse deutlich um 13,2 Prozent unter den Vorjahreswert. Bei einem Absatzrückgang von 2,4 Prozent erwirtschaftete das Unternehmen Verkehrserlöse in Höhe von 12,0 Mrd. EUR, das sind 15,3 Prozent weniger als vor einem Jahr. Die anderen Betriebserlöse liegen mit 229 Mio. EUR ebenfalls deutlich unter Vorjahresniveau. Insgesamt erreichten die Umsatzerlöse 12,2 Mrd. EUR und lagen damit 15,5 Prozent unter dem Vorjahr.

Europa einschließlich Deutschland Im Verkehrsgebiet Europa (einschließlich Deutschland) flogen 42,6 Millionen Fluggäste mit Lufthansa, das waren 2,9 Prozent weniger als vor einem Jahr. Die Kapazitätsreduktion von 1,2 Prozent traf auf eine noch stärker gesunkene Nachfrage. Infolgedessen sank die Auslastung um 0,7 Prozentpunkte auf 68,0 Prozent. Die Verkehrserlöse gingen gegenüber dem Vorjahr um 18,0 Prozent auf 5,5 Mrd. EUR zurück. Im Gegensatz zum Vorjahr sanken auch die Durchschnittserlöse um 16,1 Prozent.

Nordamerika Auf den Nordatlantikstrecken sank die Zahl der beförderten Fluggäste um 4,0 Prozent auf 5,8 Millionen Gäste. Bei einem gegenüber dem Vorjahr um 4,6 Prozent reduzierten Angebot sank der Absatz im Vergleich zum Vorjahr nur um 4,2 Prozent. In der Folge stieg der Sitzladefaktor leicht um 0,4 Prozentpunkte auf 84,9 Prozent. Die Verkehrserlöse sanken um 16,4 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR wohingegen die Durchschnittserlöse nur um 12,8 Prozent gegenüber Vorjahr zurückgingen.

Südamerika Im Verkehrsgebiet Südamerika sank die Zahl der Fluggäste um 2,5 Prozent auf 0,65 Millionen. Der Absatz nahm gegenüber dem Vorjahr ebenfalls um 3,1 Prozent ab. Die um 0,1 Prozent reduzierten Kapazitäten konnten somit die rückläufige Nachfrage nicht vollständig kompensieren. Der Sitzladefaktor sank in der Folge um 2,4 Prozentpunkte auf 82,0 Prozent. Die Durchschnittserlöse sanken gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent.

Nahost Im Verkehrsgebiet Nahost stieg die Zahl der Fluggäste bei einer deutlich um 28,3 Prozent aufgestockten Kapazität signifikant um 16,6 Prozent auf 1,1 Millionen an. Der Absatz erhöhte sich ebenfalls deutlich um 19,12 Prozent. In der Folge erhöhten sich die Verkehrserlöse um 8,6 Prozent. Aufgrund der überproportionalen Kapazitätsausweitung sank der Sitzladefaktor jedoch um 5,2 Prozentpunkte gegenüber Vorjahr. Die Durchschnittserlöse dagegen sanken gegenüber Vorjahr um 8,8 Prozent.

Afrika Im Verkehrsgebiet Afrika konnte Lufthansa die Zahl der beförderten Passagiere bei ebenfalls erhöhtem Angebot (+9,1 Prozent) um 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr nochmals steigern. Der Absatz stieg unterproportional um 4,2 Prozent an. In der Folge sank die Auslastung um 3,7 Prozentpunkte. Die Durchschnittserlöse sanken gegenüber Vorjahr um 3,1 Prozent, wohingegen die Verkehrserlöse mit einem leichten Anstieg um 0,9 Prozent auf 518 Mio. EUR nahezu auf Vorjahresniveau blieben.

Asien/Pazifik Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik ging die Zahl der Fluggäste auf 4,1 Millionen gegenüber Vorjahr zurück (-3,8 Prozent). Die Kapazitätsreduktion um 3,0 Prozent traf auf einen ähnlichen Rückgang (-3,6 Prozent) in der Nachfrage. Der Sitzladefaktor blieb in der Folge mit 82,1 Prozent nur um 0,5 Prozentpunkte unter dem des

Vorjahres. Die Durchschnittserlöse lagen mit einem Rückgang um 12,4 Prozent deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Verkehrserlöse bleiben mit 2,4 Mrd. EUR deutlich hinter dem Vorjahr zurück.

Aufwands- und Ertragsentwicklung Während die betrieblichen Erträge insgesamt um 11,5 Prozent zurückgingen, sanken die betrieblichen Aufwendungen um 10,2 Prozent. Das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ging daher gegenüber dem Vorjahr um 183 Mio. EUR zurück und betrug insgesamt -404 Mio. EUR (Vorjahr: -221 Mio. EUR).

Bereinigt um die in beiden Geschäftsjahren im Ergebnis enthaltenen unterschiedlichen, von Jahr zu Jahr stark schwankenden Effekte – hauptsächlich aus Veräußerungsvorgängen, aus Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen und anderen Sondereffekten – verbleibt eine Ergebnisverschlechterung von 657 Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse sanken um 15,5 Prozent auf 12,2 Mrd. EUR. Die sonstigen betrieblichen Erträge dagegen verzeichneten einen Anstieg auf 1,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,4 Mrd. EUR).

Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene Kursgewinne aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt und der Stichtagskursbewertung, auf Buchgewinne aus dem Verkauf von Flugzeugen sowie auf gestiegene Erträge aus Schadenersatz unter anderem aus dem Verkauf von Schadenersatzansprüchen aus der Insolvenz von Lehman Brothers zurückzuführen. Diese Effekte werden zum Teil durch einen Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und weiterer rückläufiger Posten gemindert.

Die betrieblichen Aufwendungen betragen 14,5 Mrd. EUR und sanken gegenüber dem Vorjahr um 10,2 Prozent. Ursache hierfür war im Wesentlichen der Rückgang des Materialaufwands um 1,4 Mrd. EUR.

Der Materialaufwand erreichte 8,5 Mrd. EUR und macht nun 58,8 Prozent der gesamten betrieblichen Aufwendungen aus (Vorjahr: 61,5 Prozent). Der Rückgang des Materialaufwands um 1,4 Mrd. EUR entfiel ausschließlich auf den Treibstoffaufwand, der um 41,8 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR sank. Bereinigt um die Drohverlustrückstellungszuführung und die Abschreibung der Treibstoffprämien sank der Treibstoffaufwand nur um 32,7 Prozent. Der bereinigte Rückgang ist zu 3,2 Prozent auf den Mengenrückgang und zu 37,6 Prozent auf gesunkene USD-Treibstoffpreise (einschließlich Sicherungsergebnis) zurückzuführen. Kostensteigernd wirkte sich der USD-Währungseffekt im Jahresdurchschnitt aus.

Ohne das negative Preissicherungsergebnis von 159 Mio. EUR wäre der Treibstoffaufwand noch niedriger gewesen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 5,0 Prozent auf 6,1 Mrd. EUR.

Weiterhin stellen die Gebühren mit 2,4 Mrd. EUR die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Infolge des Rückgangs der Zahl der beförderten Passagiere sanken die Flugsicherungsgebühren um 1,7 Prozent.

Insgesamt ergab sich ein Rückgang der Gebührenposition um 1,3 Prozent.

Die Aufwendungen für bezogene Technik-Leistungen fielen mit 1,4 Mrd. EUR um 10,6 Prozent höher aus als im Vorjahr. Bereinigt um die Effekte aus der Aufwandsrückstellung für künftige Instandhaltungsmaßnahmen wäre der Aufwand nur um 8,4 Prozent höher als im Vorjahr ausgefallen.

Die überwiegend an die Regionalpartner im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts geschuldeten Charteraufwendungen lagen mit 1,3 Mrd. EUR um 0,2 Mrd. EUR über dem Vorjahr. Grund dafür sind u.a. die Kosten in Zusammenhang mit dem geplanten Ausstieg aus der 50-Sitzer-Flotte.

Für das Personal wendete Lufthansa im Geschäftsjahr 2009 insgesamt 2,7 Mrd. EUR auf, das waren 1,1 Prozent weniger als vor einem Jahr.

Bei einer im Jahresdurchschnitt leicht rückläufigen Personalzahl (– 1,1 Prozent) gingen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter leicht um 0,5 Prozent zurück. Die Sozialabgaben fielen ebenfalls leicht um 0,5 Prozent auf 259 Mio. EUR und die Aufwendungen für die Altersversorgung um 3,1 Prozent auf 524 Mio. EUR. Bei den Aufwendungen für die Altersversorgung wurden die erhöhten Beiträge zum Pensionssicherungsverein durch verringerte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen überkompensiert.

Die Abschreibungen stiegen im Geschäftsjahr 2009 um 73 Mio. EUR bzw. 17,0 Prozent auf 502 Mio. EUR an.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen 2,8 Mrd. EUR, sie lagen damit um 9,4 Prozent bzw. 290 Mio. EUR unter dem Vorjahresbetrag. Ursache hierfür waren insbesondere die stark gesunkenen Verkaufsprovisionen, die gesunkenen Ausgaben für Marketing und Verkaufsförderung, die gesunkenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie weiterer rückläufiger Positionen. Der Rückgang wurde zum Teil von gestiegenen Kursverlusten aus der Veränderung der Währungsrelationen und gestiegenen Wertberichtigungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens kompensiert.

Wieder positives Finanzergebnis Das Finanzergebnis liegt mit 298 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahresergebnis von 618 Mio. EUR. Es setzt sich 2009 aus einem positiven Beteiligungsergebnis von 476 Mio. EUR (Vorjahr: 779 Mio. EUR), einem negativen Zinssaldo von 20 Mio. EUR (Vorjahr: positiver Zinssaldo von 77 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –158 Mio. EUR (Vorjahr: –238 Mio. EUR) zusammen.

Der Rückgang des Beteiligungsergebnisses ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Tochtergesellschaften Lufthansa Cargo AG (–116 Mio. EUR) und LSG AG (–36 Mio. EUR) ausgleichende Verluste ausgewiesen haben. Darüber hinaus waren die Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften Lufthansa Commercial Holding GmbH (74 Mio. EUR) und Lufthansa Flight Training GmbH (15 Mio. EUR) niedriger als im Vorjahr.

Gegenläufig wirkten höhere Gewinnabführungen der Lufthansa Technik AG (263 Mio. EUR) und der Cityline GmbH (21 Mio. EUR), konnten den Negativtrend jedoch nicht kompensieren.

Die Ergebnisse der Tochtergesellschaften Delvag AG und Lufthansa Systems AG blieben auf Vorjahresniveau. Weiterhin positiv wirkte die über die Air Trust AG verzeichnete Dividende der Swiss International Airlines AG in Höhe von 212 Mio. EUR.

Der Zinssaldo betrug im Geschäftsjahr 2009 –20 Mio. EUR (Vorjahr: +77 Mio. EUR). Die geringeren Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr. Die höheren Zinsaufwendungen liegen hauptsächlich in der Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten begründet.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen lagen mit –158 Mio. EUR um 80 Mio. EUR unter Vorjahresniveau. Dies ist insbesondere auf Wertberichtigungen von Finanzanlagen in Höhe von insgesamt 158 Mio. EUR (Vorjahr: 224 Mio. EUR) zurück zu führen, darunter 64 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der LHBD Holding Limited, 45 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der Lufthansa Systems AG und 36 Mio. EUR auf eine langfristige Zinsforderung an die LSG Sky Chefs Inc.

Finanzergebnis und betriebliches Ergebnis addieren sich zu einem Vorsteuerverlust von 106 Mio. EUR (Vorjahr: Vorsteuergewinn von 397 Mio. EUR).

Ausgeglichenes Bilanzergebnis Nach Abzug von Steuern in Höhe von 42 Mio. EUR ergab sich im Jahr 2009 ein Jahresfehlbetrag von 148 Mio. EUR. Nach Entnahme von 148 Mio. EUR aus den freien Gewinnrücklagen, weist die Deutsche Lufthansa AG ein ausgeglichenes Bilanzergebnis aus.

Operativer Cashflow stark gesunken Der operative Cashflow, definiert als Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, erreichte –13 Mio. EUR und liegt damit 415 Mio. EUR unter dem des Vorjahres.

Lufthansa hat im Geschäftsjahr 2009 wieder 943 Mio. EUR (Vorjahr: 823 Mio. EUR) in Flugzeuge und Anzahlen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 206 Mio. EUR auf Anzahlen. Lufthansa hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter wieder flüssige Mittel in Höhe von 228 Mio. EUR langfristig an den Lufthansa Pension Trust zur Anlage in verschiedene Renten- und Aktienfonds übertragen. Diese Dotierung ist in den Investitionen in Finanzanlagen in Höhe von 1,4 Mrd. EUR enthalten. Insgesamt ergab sich aus getätigten Investitionen, Einnahmen aus Anlagenabgängen sowie Verkäufen von Wertpapieren ein Mittelabfluss von 2,2 Mrd. EUR. Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich in der Folge um 2,1 Mrd. EUR. Bei einem operativen Cashflow von –13 Mio. EUR und Bruttoinvestitionen von 2,4 Mrd. EUR sinkt die Innenfinanzierungsquote deutlich auf nunmehr –0,6 Prozent (Vorjahr: +21,8 Prozent).

Bilanzsumme merklich erhöht Die Bilanzsumme erhöhte sich um 11,7 Prozent oder 2,0 Mrd. EUR auf 19,2 Mrd. EUR. Bei einem Anstieg des Anlagevermögens um 0,8 Mrd. EUR erhöhte sich das Umlaufvermögen einschließlich des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens um 1,2 Mrd. EUR. Das Finanzanlagevermögen wuchs um insgesamt 0,4 Mrd. EUR. Dabei standen innerhalb der Anteile an verbundenen Unternehmen der Kapitalerhöhung bei der Lufthansa Malta Holding Ltd. (396 Mio. EUR), einer weiteren Dotierung in den Lufthansa Pension Trust (228 Mio. EUR), der Gründung der Lufthansa Leasing Austria (67 Mio. EUR) und der Übernahme von weiteren Anteilen der British Midland plc (78 Mio. EUR), Abschreibungen von Beteiligungsbuchwerten der LHBD Holding Limited (111 Mio. EUR) und der Lufthansa Systems AG (45 Mio. EUR) gegenüber. Des Weiteren erhöhten sich die Beteiligungen aufgrund der Aufstockung der Anteile an der Jetblue Airways Corporation (13 Mio. EUR) sowie der erstmaligen Erfassung des Anteils an der SN Airholding SA/NV (65 Mio. EUR), gegenläufig wirkte der Abgang der Beteiligung an der Condor Flugdienst GmbH (60 Mio. EUR). Innerhalb der Ausleihungen standen dem Anstieg der Ausleihungen an verbundene Unternehmen (126 Mio. EUR) die Abgänge zweier Schuldschein darlehen (280 Mio. EUR) gegenüber.

Im Wesentlichen aufgrund der Anlage in Geldmarktfonds (685 Mio. EUR) sowie dem Kauf von sonstigen Wertpapieren (676 Mio. EUR) verzeichneten die flüssigen Mittel und Wertpapiere eine starke Zunahme von insgesamt 1,3 Mrd. EUR gegenüber dem Vorjahr.

In der Bilanzstruktur ergab sich daraus eine leichte Verschiebung zu Lasten des Anlagevermögens, das nunmehr 79,4 Prozent der Bilanzsumme ausmacht (Vorjahr: 84,0 Prozent).

Auf der Passivseite hat das Eigenkapital aufgrund der Entnahmen aus den Gewinnrücklagen zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages sowie der Dividendenzahlung aus dem Vorjahr um 468 Mio. EUR abgenommen und beträgt nunmehr 3,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,8 Mrd. EUR).

Die Eigenkapitalquote fiel um 4,8 Prozentpunkte auf 17,5 Prozent.

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der im Berichtsjahr aufgenommenen Anleihen und Schuldscheindarlehen um 1,9 Mrd. EUR.

Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 3,3 Prozentpunkte und beträgt nunmehr 67,3 Prozent (Vorjahr: 64,0 Prozent). Das Anlagevermögen ist zu 84,8 Prozent (Vorjahr: 76,2 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

Die bilanzielle Nettoverschuldung beträgt 1,31 Mrd. EUR (Vorjahr: 224 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung des Barwerts der ausstehenden, nicht bilanzierten Finanz-Leasingraten, ergibt sich eine erhöhte Nettoverschuldung von 1,34 Mrd. EUR (Vorjahr: 263 Mio. EUR).

Angaben gemäß § 289 Abs. 2 Nr. 5 HGB und § 289 Abs. 4 HGB

Grundzüge des Vergütungssystems Die Vorstandsvergütung setzt sich aus einer Grundvergütung und einer variablen Vergütung, die sich nach der Entwicklung des operativen Ergebnisses richtet, zusammen. Ferner wird den Vorstandsmitgliedern die Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte ermöglicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste und eine variable Vergütung. Die variable Vergütung ist abhängig von der für das Geschäftsjahr gezahlten Dividende. Die Details zur Vergütung der Organe sind im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG (Erläuterung 26) dargestellt.

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.172 Mio. EUR und ist in 457.937.572 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung zur Übertragung der Aktien nur verweigern, wenn zu befürchten ist, dass durch die Eintragung des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte.

Jede Namensaktie gewährt eine Stimme. Die Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Damit die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung nach Europarecht und die Luftverkehrsrechte zum Anflug internationaler außereuropäischer Ziele gewahrt wird, darf der Anteil ausländischer Aktionäre 50 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft nicht übersteigen. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 Prozent, so wird die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 Aktiengesetz in die Lage versetzt, eigene Aktien zu erwerben, um eine drohende Überfremdung abzuwehren.

Mit Erreichen eines Ausländeranteils von 45 Prozent im Aktienregister ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 Prozent zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG i.V.m. § 4 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50 Prozent-Grenze, hat die Gesellschaft das Recht, die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister zu verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft).

Sollte gleichwohl der 50-prozentige Anteil ausländischer Aktionäre überschritten werden, ist die Deutsche Lufthansa AG befugt, zuletzt eingetragene Aktionäre zur Veräußerung ihrer Aktien aufzufordern und, wenn die Aktionäre dieser Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachkommen, nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären (§ 5 LuftNaSiG).

Am 31. Dezember 2009 waren im Aktienregister der Deutschen Lufthansa AG 25,8 Prozent Aktionäre eingetragen, die als Personen nicht die deutsche Staatsbürgerschaft bzw. als Unternehmen ihren Sitz nicht in Deutschland hatten.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben das Vorstandsmitglied und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit dem Kontrollwechsel zu kündigen. Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze (Erläuterung 26) nicht übersteigen.

Befugnisse des Vorstands (Aktienrückkauf, Aktienemission) Die Deutsche Lufthansa AG verfügt über ein genehmigtes Kapital in Höhe von bis zu 225 Mio. EUR: Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 25. Mai 2005 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 24. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen.

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

Der Vorstand wurde ferner ermächtigt, bis zum 16. Mai 2011 Wandel-, Options- oder Gewinnschuldverschreibungen – oder Kombinationen hieraus – bis zu einem Gesamtnennbetrag von 1,5 Mrd. EUR zu begeben und das Grundkapital in diesem Zusammenhang um bis zu 117.227.520 EUR durch Ausgabe von bis zu 45.792.000 neuen Aktien (rund 10 Prozent) zu erhöhen (Bedingtes

Kapital II). Es besteht weiterhin noch bedingtes Kapital zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97.644.615,68 EUR durch Ausgabe von 38.142.428 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien (Bedingtes Kapital I).

Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 bis zum 23. Oktober 2010 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Dabei darf der rechnerische Anteil der aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien zusammen mit anderen Aktien der Gesellschaft, die die Gesellschaft bereits erworben hat und noch besitzt, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 Prozent des Grundkapitals betragen.

Weitere Angaben zum Genehmigten Kapital, Bedingten Kapital und dem Erwerb eigener Aktien sind im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG (Erläuterung 9) zu finden.

Ernennung/Abberufung von Vorstandsmitgliedern und Satzungsänderungen Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt ihre Zahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement System

Lufthansa ist ein international tätiges Luftfahrtunternehmen und damit unternehmerischen und auch branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Kapazitäts- und Auslastungsrisiken, Strategierisiken, politische Risiken, operationelle Risiken, Beschaffungsrisiken, tarifpolitische Risiken, Informatikrisiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Unsere stets auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme versetzen uns in die Lage, frühzeitig sowohl Risiken als auch Chancen zu erkennen und danach unser Handeln auszurichten. Diese bewährte Risikostrategie erlaubt es uns, günstige Geschäftsgelegenheiten unter der Voraussetzung, dass das Rendite-Risiko-Verhältnis marktgerecht ist, zu nutzen. Außerdem müssen die Risiken in Bezug auf die Wertschaffung angemessen und tragbar sein.

Ein integraler Faktor in der Unternehmensführung ist es, Chancen und Risiken bewusst zu steuern. Deshalb verfügen wir über keine gesonderte Organisation für das Risikomanagement – es ist vielmehr in die bestehenden Geschäftsprozesse integriert. Das System, mit dem Risiken früh erkannt und gemanagt werden, besteht aus mehreren Modulen, deren Bausteine systematisch miteinander verknüpft sind. Eine Ausnahme von diesem Prinzip besteht hinsichtlich der Organisation des Managements von Finanzrisiken. Im Gegensatz zum allgemeinen operativen bzw. strategischen Risikomanagement wird diese Verantwortung zentral wahrgenommen. So lässt sich sicherstellen, dass diese homogenen Risiken gesamthaft erkannt und mit der erforderlichen Kompetenz wirtschaftlich verantwortungsvoll

gesteuert werden. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings sind hier streng getrennt und in eigenständigen Organisationseinheiten angesiedelt. Das Risikomanagement-System für Finanzinstrumente ist Teil des zentralen Finanzmanagements.

Unser Risikomanagement-Ausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg erkannt und bewertet werden. Der Ausschuss besteht aus acht Direct Reports des Lufthansa Vorstands aus den Bereichen Corporate Controlling, Legal Affairs, Corporate Finance, Corporate Accounting, Corporate Audit (permanentes Mitglied ohne Stimmrecht), Controlling Lufthansa Passenger Airlines, Corporate IT sowie der Delvag Group und ist dafür verantwortlich, das Risikosystem in Effektivität und Effizienz ständig zu verbessern. Ein wichtiges Instrument dafür ist die Risikolandkarte: In ihr sind alle wesentlichen Risiken aufgeführt, die das Ergebnis und den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig werden darin alle Instrumente zum Management dieser Risiken identifiziert. Als wesentlich werden solche Risiken eingestuft, die zu einem Verlust von mindestens einem Drittel des Ergebnisses führen können, das zum Werterhalt notwendig ist.

Die Risikolandkarte wird regelmäßig aktualisiert und orientiert sich in ihrer Struktur am Prozess des gesamten Risikomanagements: Identifikation, Steuerung, Kommunikation und Kontrolle. Lufthansa wendet beim Risikomanagement konzernweitliche Standards an. Darüber hinaus werden in allen Geschäftsfeldern Risikomanagement-Beauftragte durch die jeweiligen Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften ernannt. Diese sind für die Umsetzung der Konzernrichtlinie in ihren jeweiligen Gesellschaften verantwortlich und stehen in engem regelmäßigem Kontakt zum Risikomanagement-Ausschuss.

Einen weiteren Baustein des Systems stellt das Chancen- und Risikocontrolling im Rahmen der Planungs- und Steuerungsprozesse dar. Dabei werden vor allem durch die Analyse des Markt- und Wettbewerbsumfelds die Ergebnisse beeinflussenden Risiko- und Chancenpotenziale identifiziert, bewertet und Maßnahmen zu ihrer Steuerung eingeleitet. Da gleichermaßen positive wie negative Planabweichungen im Fokus stehen, bedeutet dies, dass Risiken und Chancen mit den gleichen Instrumenten identifiziert, bewertet, gesteuert und kontrolliert werden.

Mit Hilfe des etablierten und quartalsweise erscheinenden Chancen- und Risikoberichts verfolgen wir das gesamte Jahr hindurch die identifizierten Chancen und Risiken mit Bezug zum geplanten Ergebnis.

Um das Augenmerk auf die wichtigsten Faktoren zu legen, werden die potenziellen Planabweichungen von den Risikoverantwortlichen quantifiziert. Dabei werden sowohl positive als auch negative Abweichungen, also Chancen und Risiken, in Form einer Best-/Worst-Case Analyse bewertet. Zusätzlich ist die Diskussion der Chancen und Risiken fester Bestandteil der regelmäßigen

Gespräche des Konzerncontrollings mit den Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften.

Darüber hinaus erörtern wir potenzielle Planabweichungen auch in separaten Gesprächen mit den Risikoträgern. Der Fokus liegt dabei auf der Identifikation des Handlungsbedarfs bzw. des Umsetzungsstands der ergriffenen Maßnahmen zur systematischen Steuerung der identifizierten Chancen und Risiken.

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen, die an ein solches System gestellt werden.

Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

Lufthansa ist aufgrund ihrer weltweiten Geschäftstätigkeit in starkem Maße den globalen und regionalen gesamtwirtschaftlichen Veränderungen ausgesetzt. Von großer Bedeutung dabei ist das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den Wirtschaftsregionen der Welt, da hiervon auch das Wachstum der Luftverkehrsnachfrage abhängt. So korreliert beispielsweise auf Basis historischer Werte ein Wachstum des BIP von 1 Prozent positiv mit einem Wachstum des Passagierluftverkehrs von ca. 1,5 Prozent in reifen Märkten und bis zu 2,5 Prozent in den Wachstumsmärkten Asiens, Lateinamerikas und Osteuropas.

Sollten sich die Prognosen einer konjunkturellen Erholung als falsch erweisen oder sollte sich diese verzögern, so besteht das Risiko einer geringer als geplant ausfallenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen.

Da die konjunkturelle Entwicklung, insbesondere in den Wachstumsmärkten Asiens, die Nachfrage nach Öl erheblich beeinflusst, besteht auch eine Verbindung zur Preisentwicklung des Treibstoffs Kerosin. In Verbindung mit dem rückläufigen Wirtschaftswachstum hatten sich die Preise für Kerosin zunächst deutlich zurückentwickelt. Seit Beginn des Jahres 2009 ist jedoch bereits wieder ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen, der zeitlich noch vor der konjunkturellen Erholung eingesetzt hat. Es besteht das Risiko, dass die gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu einem Treibstoffpreisanstieg führt noch bevor sich das Wachstum positiv auf die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen auswirkt. Regelmäßig führen Änderungen des weltwirtschaftlichen Wachstums auch zu Veränderungen der Währungsparitäten und der Zinsen.

Durch das „Open Skies“-Abkommen zwischen den USA und der Europäischen Union ergeben sich für Lufthansa sowohl Chancen als auch Risiken. Die Entscheidung, den Fluggesellschaften der EU-Staaten und der USA ungehinderter Zugang zu den jeweiligen Lufträumen zu gewähren, wird den Wettbewerb im Transatlantikverkehr deutlich erhöhen und zu mehr Druck auf die Preise führen. Gleichzeitig entstehen neue Potenziale in benachbarten Märkten, die Lufthansa systematisch beobachten und wirtschaftlich sinnvoll nutzen wird.

In diesem Wettbewerbsumfeld spielen Allianzen und tiefer gehende Kooperationen eine zunehmend wichtige Rolle. Die Star Alliance ist nach wie vor das führende Bündnis mit dem weltweit breitesten Angebot. Lufthansa ergänzt das Angebot der Star Alliance insbesondere dadurch, dass sie gezielt regionale Kooperationen entwickelt und eingeht.

Mit der mehrheitlichen Übernahme von Austrian Airlines und bmi sowie dem Erwerb von Anteilen an Brussels Airlines können im Lufthansa Airline-Verbund zusätzliche, über die im Rahmen einer Kooperation in der Star Alliance hinausgehende Perspektiven und Synergien erschlossen werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist die erfolgreiche Integration der SWISS in den Lufthansa Konzern.

Schließlich verfügt Lufthansa über das seit Jahren bewährte Kundenbindungsprogramm Miles & More. Dessen Angebote werden stetig weiterentwickelt, was sich nicht nur an den weiter steigenden Mitgliederzahlen, sondern auch an der hohen Attraktivität des HONCircles, dem exklusivsten Kundenkreis für Vielflieger, bemerkbar macht.

Neben den zyklischen Schwankungen der Weltkonjunktur mit ihren Auswirkungen auf die Nachfrage bestimmt die Entwicklung des Kapazitätsangebots der Fluggesellschaften wesentlich das Risikoprofil in der Industrie. Angesichts der stark gestiegenen Flugzeugbestellungen in den letzten Jahren rechnen wir trotz erschwelter Finanzierung für viele Fluggesellschaften in den kommenden Jahren mit wachsenden Überkapazitäten in vielen Marktsegmenten. In diesem Umfeld wird daher die Wettbewerbsfähigkeit wesentlich davon beeinflusst, wie flexibel das Unternehmen aufgestellt ist und wie schnell es auf Veränderungen in der Nachfrage reagieren kann.

Die Kosten variabel zu halten, kann im derzeitigen Umfeld ein wettbewerbsentscheidender Faktor sein. An erster Stelle steht hierbei die Flexibilität, die eigenen Flugzeugkapazitäten an Nachfrageveränderungen anpassen zu können. Unsere vorausschauende Orderpolitik mit gestaffelten Flugzeugbestellungen und der Möglichkeit, jederzeit einen Teil älterer Flugzeuge durch neu ausgelieferte Flugzeuge auszutauschen, ermöglicht es Lufthansa, eine der Nachfrage entsprechende Kapazität anbieten zu können. Da sich der Großteil der Flugzeuge in unserem unbeschränkten Eigentum befindet und teilweise bereits abgeschrieben ist, kann bei Bedarf eine temporäre Stilllegung schnell und ohne hohe Remanenzkosten erfolgen.

Rechts- und Haftungsrisiken Neue Gesetze und Änderungen im nationalen und internationalen Regelwerk wirken sich ebenfalls entscheidend darauf aus, wie sich der Geschäftserfolg von Lufthansa zukünftig entwickeln wird. Verkehrsrechte, Sicherheitsbestimmungen und Regelungen im Bereich Compliance sind dabei genauso wichtig wie Vorschriften und Entwicklungen in der Rechtsprechung im In- und Ausland zu Steuern, Kapitalmarkt- und Kartellrecht. Lufthansa hat über die bestehenden Regelungen hinaus ein Compliance Programm etabliert, dessen Ziel es ist, die Mitarbeiter vor

Gesetzesverstößen zu bewahren und sie dabei zu unterstützen, Gesetze richtig anzuwenden. Es setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity und Corporate Compliance zusammen.

Politische, geopolitische und regulatorische Risiken

Die Luftfahrtindustrie wird in hohem Maße von geopolitischen Ereignissen wie Kriegen, Terroranschlägen oder Pandemien, beeinflusst. Aber auch politische Entscheidungen können sich drastisch auswirken, wenn etwa Wettbewerbsverzerrungen aufgehoben oder geschaffen werden.

So wird die auf EU-Ebene ab 1. Januar 2012 beschlossene Einführung des Emissionshandels die Markt- und Wettbewerbssituation innerhalb der Luftfahrtindustrie verändern. Derzeit wird eine Sicherungsstrategie für das Preisänderungsrisiko der Emissionszertifikate erarbeitet und die Anpassung der entsprechenden EDV-Systeme vorbereitet.

Außerdem kann eine restriktivere Nachtflugregelung am Flughafen Frankfurt die Ergebnisentwicklung und Wachstumsperspektiven an diesem Drehkreuz negativ beeinflussen. Für eine wirtschaftliche und bedarfsgerechte Nutzung der Kapazitäten ist eine praktikable Regelung am Flughafen Frankfurt unabdingbar. Die Klage der Deutschen Lufthansa AG beim VGH Kassel, die sich im Wesentlichen gegen die Beschränkung der Nachtflüge richtete, wurde durch ein Urteil vom 21. August 2009 abgewiesen. Das Gericht ist der Auffassung, dass selbst die in Planfeststellungsbeschlüssen zugelassenen Flugbewegungen dem gesetzlichen Schutz der Nachtruhe nicht hinreichend Rechnung tragen. Hinsichtlich der aufgehobenen Nachtflugregelung wurde eine Revision sowohl der Ausbaugesner als auch des beklagten Landes, nicht aber von Seiten Lufthansa zugelassen. Seitens des Landes wurde Revision eingelegt. Lufthansa wird versuchen, die Zulassung der Revision durch Einlegung einer Nichtzulassungsbeschwerde zu erstreiten. Über den Ausgang des Verfahrens lässt sich derzeit keine belastbare Aussage treffen. Sollte das Urteil des VGH Kassel Bestand haben, dann ist davon auszugehen, dass die daraufhin zu revidierende Betriebsregelung nahezu keine Nachtflüge mehr zulässt.

Neben den genannten umweltrechtlichen Vorschriften und Regularien muss in den kommenden Jahren unter Umständen auch mit zunehmender Verschärfung verbraucherrechtlicher Vorschriften gerechnet werden. Als Full-Service-Carrier sind für Lufthansa allerdings die meisten der im Gespräch befindlichen Standards bereits selbstverständlich. Dennoch muss darauf geachtet werden, dass sich z.B. EU-weite Entschädigungsstandards am Niveau internationaler Abkommen orientieren und die EU-Industrie nicht einseitig im globalen Wettbewerb benachteiligen.

Das Management geopolitischer Risiken muss sich auf die Beherrschung eingetretener Folgen konzentrieren. Unser Emergency Response Program Sicherheit und Zuverlässigkeit ist dabei die Basis, die Folgen eines Zwischenfalls für alle Beteiligten so gering wie möglich zu halten.

Die jeweiligen Maßnahmen werden aktuellen Entwicklungen angepasst und in einem Emergency Response and Action Plan (ERAP) festgelegt.

Personalrisiken Die sich wandelnden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben den Schwerpunkt personalbezogener Risiken von der Sicherstellung des Wachstums durch optimale Personalgewinnung zu der Gewährleistung atmender Personalkapazitäten bei Veränderungen in der Produktion übergehen lassen.

Unser im Laufe der Branchenkrisen immer weiter entwickeltes, in Stufen organisiertes Verfahren zur Anpassung von Personalkapazitäten bewährt sich beim Ausgleich der Schwankungen. Dazu tragen insbesondere die frühzeitigen Einstellungsstopps und die Reduzierung von Fremdpersonal bei. Risikofaktoren stellen jedoch der Reaktionshebel und die Reaktionsgeschwindigkeit dar, gerade da, wo Mitarbeiterkapazitäten wegen struktureller Anpassungen verringert werden müssen. Der Abbau von Personalkapazitäten (Schwerpunkt im administrativen Bereich) wird mittels Altersteilzeit und Angeboten für ein freiwilliges Ausscheiden gegen Abfindung sowie innovativer Sonderurlaubsangebote gefördert.

Transparenz und ein klarer Vorrang sozialverträglicher Maßnahmen stellen weiterhin sicher, dass dabei die wichtige und traditionell hohe Mitarbeitermotivation erhalten bleibt. Dadurch wird auch der im vergangenen Jahr nochmals verbesserte Ruf von Lufthansa im Arbeitsmarkt gewahrt. Zusammen mit modernsten Systemen und Methoden im Personalmarketing und der Personalentwicklung erhält sich Lufthansa die Fähigkeit, neue Arbeitskräfte auch in Zukunft unter den Besten auswählen zu können.

Zu den klassischen Personalrisiken gehören auch Akzeptanz- und Kostenrisiken im Rahmen tarifvertraglicher und betriebsverfassungsrechtlicher Vereinbarungen. Im Mittelpunkt hierbei stehen tarifliche Vergütungs- und Versorgungsregelungen. Die damit regelmäßig verbundenen Verhandlungen bergen Risiken, denen wir durch einen frühzeitigen und intensiven Dialog zu begegnen versuchen.

Zunehmend heterogene Mitarbeiterstrukturen und stärker auf Teilinteressen ausgerichtete kleinere Sozialpartner in Deutschland können Gefahren für das Zusammenwirken der Beschäftigten und die Kostenstrukturen im gewachsenen Konzern auslösen. Lufthansa begegnet diesen Risiken mit intensivem Sozialpartnerdialog, die Zusammenarbeit forcierenden Konzepten und aktiver Kommunikation innerhalb wie außerhalb des Unternehmens. Dennoch kann auch für 2010 eine Eskalation von Tarifauseinandersetzungen bis hin zu Streikaktionen nicht ausgeschlossen werden. Neben der Schädigung des Images von Lufthansa als zuverlässigem Dienstleister bergen sie auch das Risiko von Erlösausfällen und Zusatzkosten.

Wettbewerb Lufthansa ist in wettbewerbsintensiven Märkten tätig. Dabei ermöglichen es vielerorts zu beobachtende Subventionen, den Wettbewerb für Lufthansa gegebenenfalls nachteilig zu verzerren. Andere Wettbewerber entwickeln sich ihrerseits weiter und prägen beispielsweise mit neuen Geschäftsmodellen und günstigeren Kostenstrukturen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene den Markt. Lufthansa stellt sich darauf mit kundenorientierten und qualitativ hochwertigen Produkten und Dienstleistungen ein.

Es war 2009 erklärtes Ziel, die Position als führender europäischer Qualitäts-Carrier auch in Krisenzeiten zu wahren und auszubauen. Dies wird über ein globales Angebot zur Abdeckung der wesentlichen Verkehrsströme von, über und nach Europa erreicht.

Organisches Wachstum unter der Maxime der Kosteneffizienz wird erreicht, indem das Kurz- und Langstreckennetz ausgebaut sowie die großen Drehkreuze (Hubs) in Frankfurt und München gestärkt werden. Dabei wird weiterhin eine Multi-Hub-Strategie verfolgt, bei der die Hubs in ihrem jeweiligen Einzugsgebiet ein umfassendes Streckennetz anbieten.

Entscheidend im Wettbewerb ist zudem die ständige Verbesserung der Kostenstruktur. Dies erfolgt bei Lufthansa sowohl über die bedarfsgerechte Einführung von Ergebnissicherungsprogrammen als auch über die Fortsetzung der stetigen Senkung und Flexibilisierung der Kostenbasis im Tagesgeschäft. Mit dem Programm Climb 2011 sollen bis Ende 2011 die Kosten nachhaltig um 1 Mrd. Euro reduziert werden.

Trotz des erhöhten Fokus auf Kosteneffizienz bleibt die Positionierung als Qualitäts-Carrier elementarer Bestandteil der Lufthansa Passage Strategie. Die Weiterentwicklung des gesamten Produktspektrums findet durch Innovationen an Bord und am Boden statt. So wurden 2009 weitere Lounges eröffnet, wie zum Beispiel die „Welcome Lounge“ in Frankfurt und mit „FlyNet“ die Nutzung des Internets über den Wolken ab 2010 wieder ermöglicht.

Die Lufthansa First Class wird zukünftig noch exklusiver und zielgruppengerechter als bisher. Die Eröffnung neuer Lounges sowie die Neuentwicklung der First Class an Bord betonen diese Zielrichtung. Im Sommerflugplan 2010 wird diese im Rahmen der Einführung des Airbus A380 erstmalig ihr völlig neues Gesicht zeigen.

Auch die Economy Class wird kontinuierlich weiter entwickelt – etwa mit dem Einbau neuer Sitze in die Airbus A340-300 Flotte, der im Februar 2009 begonnen wurde. Bis April 2010 wird die Umrüstung der kompletten Airbus Teilflotte abgeschlossen sein. Die Einführung eines eigenen Bildschirms für jeden Gast in der Economy Class und dem damit verbundenen individuellen Zugang zu einem umfangreichen Unterhaltungsprogramm an Bord der gesamten Airbus Langstreckenflotte wird im März 2010 abgeschlossen sein.

Zunehmend weitet sich der internationale Wettbewerb auch auf einen Wettbewerb der Gesamtsysteme bestehend aus Flughäfen, Flugsicherung und Fluggesellschaften aus. Denn diese haben erheblichen Einfluss auf die Effizienz der gesamten Wertschöpfungskette des Standorts und damit auf die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Fluggesellschaft. Die Bedeutung des infrastrukturellen Umfelds erstreckt sich ebenso auf die erforderlichen Kapazitäten wie auch auf reibungslose Prozesse sowie wettbewerbsfähige Kosten- und Preisstrukturen.

Die „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ bietet Lufthansa und ihren Partnern aus Flughäfen, Flugsicherung und Behörden eine gemeinsame Plattform zur Sicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Der geplante Ausbau des Landebahn- und Terminalsystems am Frankfurter Flughafen etwa ist Voraussetzung, um im Wettbewerb auch künftig die Position als führendes Luftverkehrsdrehkreuz zu sichern. Dies gilt insbesondere angesichts der in anderen Regionen der Welt (beispielsweise der Golfregion) entstehenden Megahubs, die mit kostengünstigen Strukturen die globalen Verkehrsströme über sich leiten wollen. Für Lufthansa bedeutet der Ausbau des heimischen Drehkreuzes hingegen die Chance, umfangreiche Produkt- und Prozessverbesserungen umzusetzen und damit die Wettbewerbsfähigkeit steigern zu können. Voraussetzung hierfür ist unter anderem eine praktikable Nachtflugregelung zum Erhalt des Frachtdrehkreuzes in Frankfurt am Main.

Ein ernstzunehmendes Problem sind auch die Engpässe in der fragmentierten europäischen Flugsicherung. Diese führen noch immer zu erheblichen Verspätungen im Luftverkehr, zu unnötigen Umwegen, Wartezeiten, erhöhtem Treibstoffverbrauch und vermeidbaren Emissionen. Diese Mängel belasten sowohl die Ergebnisse aller europäischen Fluggesellschaften als auch die Umwelt und gefährden zudem das Wachstum des Luftverkehrs. Mit ihren Wettbewerbern fordert Lufthansa deshalb weiterhin mit Nachdruck von der EU-Kommission und den nationalen Regierungen, kurzfristig ein leistungsfähiges europäisches Flugsicherungssystem zu schaffen.

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissrisiken

Die Deutsche Lufthansa AG trägt als international tätiger Luftverkehrskonzern auch finanzwirtschaftliche Risiken aus der Änderung von Treibstoffpreisen, Zinsen und Devisenkursen.

Die grundsätzlich konservative Ausrichtung beim Management der Finanz- und Rohstoffrisiken spiegelt sich in einem systematischen Finanzmanagement wider. Dafür werden geeignete Management- und Kontrollsysteme eingesetzt, mit denen die Risiken gemessen, gesteuert und überwacht werden. Dabei sind die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings organisatorisch strikt voneinander getrennt. Hierbei stützt sich Lufthansa auf interne Richtlinien, die vom Vorstand vorgegeben und ständig weiterentwickelt werden.

Das Konzern-Finanzrisikocontrolling und die Konzern-Revision wachen darüber, dass die Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Außerdem wird der Aufsichtsrat regelmäßig über die Risikopositionen informiert.

Auskunft über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoffpreis-Sicherungsgeschäfte im Einzelnen gibt der Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (Erläuterung 14).

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich Lufthansa im Wesentlichen im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahler-Position. In den übrigen Währungen liegen fast ausschließlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hierbei das Britische Pfund und der Japanische Yen. Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure werden in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften und Kaufoptionen schrittweise gesichert. Dabei liegt der durchschnittliche Sicherungsgrad bei 50 Prozent.

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 Prozent bei Vorstandsbeschluss gesichert. Der Sicherungsgrad kann angepasst werden, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlungsausgang wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 Prozent-Schritten erhöht, so dass der Sicherungsgrad am Ende 90 Prozent beträgt. Hierbei kommen neben Termingeschäften auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz.

Lufthansa verfolgt das Ziel, 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten variabel zu verzinsen. Damit wird sowohl der Zinsaufwand langfristig verringert, als auch die Ergebnisvolatilität reduziert. Zinsänderungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten sind daher bewusst nur zu 15 Prozent abgesichert. Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden grundsätzlich mittels Zins-/Währungsswaps zu 100 Prozent abgesichert.

Der jährliche Treibstoffverbrauch stellt mit 16,3 Prozent der betrieblichen Aufwendungen für Lufthansa eine wesentliche Aufwandsposition dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können somit das betriebliche Ergebnis erheblich beeinflussen. Lufthansa setzt daher eine regelbasierte Treibstoffpreis-Sicherung mit einem Zeithorizont von 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Die Sicherungen erfolgen überwiegend in Rohöl.

Zum Bilanzstichtag bestanden für 80,6 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2010 Rohölpreissicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Bei 57,8 Prozent des Bedarfs für das Jahr 2010 ist die Wirkung der Sicherung gegen einen extremen Preisanstieg infolge abgeschlossener Gegengeschäfte begrenzt. Für das Jahr 2011 bestanden zum Stichtag für 30,4 Prozent des voraussichtlichen

Treibstoffbedarfs Sicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Bei 27,5 Prozent des Bedarfs für 2011 ist die Wirkung der Sicherung gegen einen extremen Preisanstieg infolge abgeschlossener Gegengeschäfte begrenzt.

Als Maßnahme zur Risikoreduktion hat sich zudem der Treibstoffzuschlag im Markt etabliert. Es ist jedoch ungewiss, in welchem Umfang sich der Zuschlag im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld im Markt durchsetzen lässt.

Im Falle eines Rückgangs der Treibstoffpreise um 20 Prozent unter das Preisniveau zum Ende des Geschäftsjahres 2009 würde sich der Aufwand von Lufthansa weiter reduzieren. Die hiermit verbundene Ergebnisentlastung würde durch reduzierte Treibstoffzuschläge jedoch wieder eingeschränkt. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro-US-Dollar-Wechselkurses die Treibstoffpreise in Euro zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen.

Liquiditäts- und Kreditrisiken Die Sicherung einer jederzeit ausreichenden Liquidität ist eine zentrale Aufgabe des Finanzmanagements von Lufthansa. Durch das Finanzberichtssystem werden Informationen über den tatsächlichen Finanzstatus und über zu erwartende Zahlungsströme zentral zur Verfügung gestellt. Daraus ergibt sich jederzeit ein aktuelles Bild über die Liquiditätsentwicklung des Unternehmens.

Um immer handlungsfähig zu sein, hat Lufthansa im Rahmen ihrer Finanzstrategie definiert, eine kurzfristig verfügbare, strategische Mindestliquidität vorzuhalten, die angesichts des erweiterten Konzerns von 2,0 auf 2,3 Mrd. EUR erhöht wurde. Über den Liquiditätsbestand hinaus verfügt Lufthansa zum 31. Dezember 2009 über bilateral zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von weiteren 1,7 Mrd. EUR.

Um die anstehenden Investitionen der kommenden Jahre umsetzen zu können, ist Lufthansa auf die Aufnahme von Fremdkapital angewiesen. Die aktuelle internationale Finanzkrise hat insbesondere Banken weltweit nachhaltig belastet. Als Folge dessen ist eine allgemeine Verknappung und Verteuerung von Fremdkapital spürbar. Deshalb sind auch für Lufthansa Auswirkungen bei der Aufnahme von Fremdkapital nicht auszuschließen. Gleichwohl wird Lufthansa aufgrund ihrer im Branchenvergleich hohen Bonität und ihrer Position im Markt weiterhin als bevorzugte Partnerin von Banken und Investoren angesehen.

Ziel der bei Lufthansa verwendeten Kontrahentenlimit-Systematik im Finanzmanagement ist es, fortlaufend das Kontrahentenausfallrisiko einzuschätzen und zu steuern. Je Kontrahent ist eine maximale Risikobereitschaft festgelegt. Diese leitet sich überwiegend aus der Bonitätseinstufung anerkannter Rating-Agenturen ab. Für Mineralölgesellschaften ohne Rating liegt der maximale Kreditrahmen in der Regel bei 20 Mio. EUR. In welchem Ausmaß die Kontrahentenlimits durch bestehende Finanzmarktgeschäfte tatsächlich genutzt werden, wird werktäglich ermittelt und überwacht. Bei Überschreiten eines Limits wird ein Eskalationsprozess angestoßen und dabei entschieden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind.

In Zeiten wirtschaftlichen Abschwungs steigen auch die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen. Wir beobachten auch hier zeitnah die Entwicklung der Forderungen auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder. Zudem werden Präventivmaßnahmen durchgeführt. So erfolgt der Verkauf von Passagier- und Frachtdokumenten größtenteils über Vermittler, deren Bonität fortlaufend überprüft und teilweise über Bürgschaften oder ähnliche Instrumente abgesichert wird. Kontrahentenrisiken in Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden ebenfalls eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur Reduktion des Ausfallrisikos wurden außerdem Zahlungsziele mit einzelnen Kreditkartengesellschaften in den Jahren 2007 und 2008 deutlich reduziert.

Marktrisiko aus Kapitalanlagen Die Kapitalanlagen werden bei Lufthansa im Rahmen der operativen und der strategischen Liquidität verwaltet. Zusätzlich finden Anlagen durch den Lufthansa Pension Trust statt. Die Risiken erstrecken sich hierbei im Wesentlichen auf Kursänderungsrisiken bei Aktien, Renten und Zinsen sowie auf Bonitätsrisiken. Durch ein Risikomanagement-System wird das Risiko jedes einzelnen Bausteins der Kapitalanlagen eigenständig überwacht und gegebenenfalls steuernd eingegriffen.

Bei der operativen Liquidität der Lufthansa erfolgt die Anlage gemäß Konzernfinanzrichtlinie. Die Anlagedauer erstreckt sich auf maximal zwölf Monate. Mindestens 300 Mio. EUR müssen in Anlagen mit einer täglichen Verfügbarkeit investiert sein. Lufthansa nutzt in der operativen Liquidität im Wesentlichen täglich liquidierbare Geldmarktfonds, Tages- und Termingelder sowie kurzlaufende Wertpapiere (insbesondere Commercial Papers) von kreditwürdigen Emittenten. Die Anlagen müssen bei Kontrahenten erfolgen, die ein Rating von mindestens „BBB“ vorweisen können. Nur 20 Prozent der Anlagen der operativen Liquidität dürfen bei Kontrahenten mit einem geringeren Rating als A- angelegt sein. Bei der Investition in Geldmarktfonds darf ein Anteil von 10 Prozent am Gesamtvermögen des Fonds nicht überschritten werden.

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität wurde für die Lufthansa mittels einer stochastischen Allokationsstudie entwickelt. Grundlage hierfür waren die Liquiditätsanforderungen und konservative Anlagegrundsätze. Der größte Teil dieser Anlagen ist in geldmarktnahe Produkte investiert. Ein kleinerer Teil wurde über eine Kapitalgarantie abgesichert, die in der aktuellen Krise frühzeitig den Schutz gegen einen Wertverfall aufgebaut hat. Die strategische Mindestliquidität ist in verschiedene Bausteine mit unterschiedlichen Anlagehorizonten unterteilt. Diese werden von mehreren externen Asset-Managern in separaten Mandaten verwaltet. Als Vorgabe ist unter anderem eine Liquidierbarkeit innerhalb von höchstens vier Wochen zu berücksichtigen. Jeder Manager hat dabei eigene, von den allgemeinen Lufthansa Anlagegrundsätzen abgeleitete Anlagerichtlinien zu befolgen. Die Asset Allokation wird regelmäßig

überprüft und gegebenenfalls angepasst. Insbesondere die Erfahrung aus der aktuellen Krise hat zu einem noch stärkeren Fokus auf Liquidität und Kontrahentenrisiken geführt.

Lufthansa steht beim Anlagemanagement in ständigem Kontakt mit den mandatierten Asset-Managern und überwacht die Wertentwicklung mittels täglicher und monatlicher Performance- und Risikoberichte.

Die Anlagen des Lufthansa Pension Trust erfolgen ebenfalls auf Basis einer Allokationsstudie. Auch hier sind die konservativen Anlagegrundsätze der Lufthansa maßgeblich; diese bilden die Grundlage für die speziellen Anlagerichtlinien der einzelnen Asset-Manager. Durch eine breite Aufteilung auf Anlageklassen und Manager wird hier dem Prinzip der Risikodiversifikation gefolgt. Zusätzlich existiert ein Risikomanagement-System, das eine Risikosteuerung auf täglicher Basis zulässt. Dieser Mechanismus hat im Jahr 2009 dazu geführt, dass die aus 2008 existierenden Sicherungsmaßnahmen sukzessive aufgelöst wurden. So konnte Lufthansa an der Marktperformance dieses Jahres schrittweise wieder partizipieren.

Versicherungen Da die Versicherungen weiter sehr zurückhaltend sind, ist es für die europäischen Luftfahrtunternehmen sehr kostspielig, sich wirksam gegen Terroranschläge zu versichern. Spezialversicherer bieten für diese Gefahren nur noch eingeschränkt Kaskoversicherungen an, die Schäden an Flugzeugen abdecken. Da eine Kaskoversicherung aber keine Voraussetzung für die Betriebserlaubnis einer Fluggesellschaft ist, besteht nicht die Gefahr, dass deshalb Flugzeuge am Boden bleiben. Die Haftpflichtversicherer haben in Zusammenarbeit mit der Luftfahrtindustrie Vorschläge zu neuen Klauseln erarbeitet. Statt eine Deckung komplett auszuschließen, wird jetzt das Haftpflichtrisiko vertretbar eingeschränkt gedeckt.

Bedenklich ist in diesem Zusammenhang der Entwurf für ein neu gefasstes „Römer Haftungsübereinkommen“ zu bewerten, den die internationale Zivilluftfahrtbehörde in Montreal vorgelegt hat. Dieses soll die Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs für Personen- oder Sachschäden grundsätzlich regeln, die durch Terroranschläge verursacht und von am Luftverkehr nicht beteiligten Dritten erlitten wurden. Besorgniserregend ist hierbei der Versuch, über eine limitierte Gefährdungshaftung, ergänzt durch eine Verschuldenshaftung im darüber hinausgehenden Schadensbereich, Terrorschäden einseitig auf die Luftfahrtindustrie zu verlagern. Dies kann schon allein deswegen nicht hingenommen werden, weil Adressat möglicher terroristischer Anschläge in der Regel die Staatengemeinschaft und das gesellschaftliche Gemeinwesen, nicht aber private Luftverkehrsunternehmen sind.

Vorstand und Aufsichtsrat sind bei schuldhafter Verletzung ihrer Pflichten der Gesellschaft gegenüber zu Schadensersatz verpflichtet. Für beide Gremien wurde eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O) mit einem dem Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechenden Selbstbehalt abgeschlossen.

Angaben gemäß § 289 Abs. 5 HGB

Das interne Kontrollsystem der Deutschen Lufthansa AG umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente des internen Überwachungssystems bei der Deutschen Lufthansa AG. Neben manuellen Prozesskontrollen wie z.B. dem „Vier-Augen-Prinzip“ sind auch die maschinellen IT-gestützten Kontrollen ein wesentlicher Teil der prozessintegrierten Maßnahmen.

Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutschen Lufthansa AG.

Internes Kontrollsystem Die auf die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung ausgerichteten Maßnahmen des internen Kontrollsystems stellen sicher, dass Geschäftsvorfälle in Übereinstimmung mit den gesetzlichen und satzungsmäßigen Vorschriften vollständig und zeitnah erfasst werden. Weiterhin ist gewährleistet, dass Inventuren ordnungsgemäß durchgeführt werden, Vermögensgegenstände und Schulden im Abschluss zutreffend angesetzt, bewertet und ausgewiesen werden. Die Regelungsaktivitäten stellen ebenfalls sicher, dass durch die Buchungsunterlagen verlässliche und nachvollziehbare Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Strukturinformationen (Aufbauorganisation)

- Die Buchhaltung erfolgt bei Lufthansa dezentral in den vier Ländern Deutschland, Polen, Mexiko und Thailand. Die Abschlusserstellung erfolgt zentral in Deutschland. Die dezentrale Buchhaltung wird durch vier Shared-Service-Center durchgeführt. Drei sind rechtlich selbstständige verbundene Unternehmen, das vierte ist eine Organisationseinheit der Gesellschaft.
- Der Einzelabschluss wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften erstellt.
- Die Einheitlichkeit der Bilanzierung wird durch ein handelsrechtliche Bilanzierungsrichtlinie sowie deren detaillierte Interpretation in verschiedenen Arbeitsanweisungen und Handbüchern insbesondere für die dezentralen Organisationseinheiten gewährleistet. Die internen Richtlinien enthalten weiterhin z. B. konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzern-Verrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen.
- Spezielle Themen, wie z. B. Pensionsrückstellungen, Steuern und Treasury, werden konzernweit in Zentralbereichen bei der Deutschen Lufthansa AG betreut.

- Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG im Wesentlichen durch die integrierte Buchhaltungssoftware SAP. Für die im Bereich Rechnungslegung verwendeten IT-Systeme wurden spezielle Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, um sie gegen unbefugte Zugriffe zu schützen. Die konzernweite Saldenabstimmung findet weltweit über eine internetbasierte Plattform statt.
- Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG im Wesentlichen durch die integrierte Buchhaltungssoftware SAP. Für die im Bereich Rechnungslegung verwendeten IT-Systeme wurden spezielle Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, um sie gegen unbefugte Zugriffe zu schützen. Die konzernweite Saldenabstimmung findet weltweit über eine internetbasierte Plattform statt.
- Die Erlösabrechnung ist in eine selbstständige Tochtergesellschaft ausgelagert, die jedoch laufend von internen Einheiten qualitätsgesichert wird. Ebenfalls extern erstellt werden die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen.

Prozess- und Kontrollinformationen (Ablauforganisation)

- Der Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird anhand eines Abschlussterminplans in einem strukturierten Prozess erstellt.
- Die Erhebung von Informationen, wie z. B. Prozessrisiken, die außerhalb der Rechnungslegung entstehen und für den Abschlusserstellungsprozess relevant sind, erfolgt mittels regelmäßiger, standardisierter Meldeverfahren.
- Der Abschlussprüfer nimmt als prozessunabhängiges Instrument im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrags ebenfalls eine Kontrollfunktion wahr.
- Die Kontrollaktivitäten zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung umfassen die analytische Prüfung anhand spezifischer Kennzahlenanalysen sowie die Bearbeitung und Kontrolle wesentlicher und komplexer Geschäftsvorfälle durch verschiedene Personen. Die Trennung von Verwaltungs-, Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen (Vier-Augen-Prinzip) reduziert die Risiken aus dolosen Handlungen.
- Zudem werden zur Kontrolle der dezentralen Einheiten regelmäßig IKS-Maßnahmen durchgeführt, bei denen der jeweilige lokale kaufmännische Leiter die Durchführung von Kontrollaktivitäten vermerkt und bestätigt.
- Die Analyse und ggf. Korrektur der durch die Finanzbuchhaltung erfassten Belege erfolgt durch Plausibilisierung einzelner Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Auf Grundlage technischer Plausibilitätskontrollen in SAP werden fehlerhafte Transaktionen bereits systemseitig abgewiesen. Die rechnungslegungsrelevanten Prozesse werden regelmäßig durch die prozessunabhängige Konzernrevision überprüft.

Einschränkende Hinweise Das interne Kontrollsystem soll durch die bei Lufthansa festgelegten Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen die vollständige Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmensbezogenen Sachverhalten sowie deren sachgerechte Darstellung in der Konzernrechnungslegung ermöglichen.

Insbesondere persönliche Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen, kriminelle Handlungen handelnder Personen oder sonstige Umstände können die Wirksamkeit und Verlässlichkeit des eingesetzten internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems einschränken, so dass auch die unternehmensweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Rechnungslegung gewährleisten kann.

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Die nach § 289a HGB für börsennotierte Aktiengesellschaften geforderte Erklärung zur Unternehmensführung wurde abgegeben und auf der Internetseite der Gesellschaft unter <http://investor-relations.lufthansa.com/de/corporate-governance/erklaerung-zur-unternehmensfuehrung-289a-hgb.html> öffentlich zugänglich gemacht.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Squeeze-out Austrian Airlines AG Am 4. Februar 2010 trug das Handelsgericht Wien den in der Hauptversammlung der Austrian Airlines AG am 16. Dezember 2009 beschlossenen Gesellschafterausschluss (Squeeze-out) in das Firmenbuch des Handelsgerichts ein. Alle Anteile der Minderheitsaktionäre gingen damit auf den Hauptaktionär ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH über. Soweit über diese Mitgliedschaftsrechte Wertpapiere ausgegeben wurden, verbriefen diese nur noch den Anspruch auf Barabfindung. Mit der Eintragung des Squeeze-out Beschlusses wurde der amtliche Handel ausgesetzt und das Delisting der Aktien der Austrian Airlines AG eingeleitet.

Einigung mit Fraport Am 19. Februar 2010 einigten sich Lufthansa und Fraport auf einen Kompromiss bei den Flughafenentgelten, der Planungssicherheit bis 2015 gibt. Danach werden neben der bereits vereinbarten Entgelterhöhung von 12,5 Prozent für die Jahre 2010 und 2011 die Flughafenentgelte von 2012 bis 2015 um jeweils 2,9 Prozent steigen. Der Vertrag berücksichtigt darüber hinaus die zukünftige Entwicklung der Passagierzahlen am Standort Frankfurt.

Tarifverhandlungen Vereinigung Cockpit Im Zuge der laufenden Tarifaueinandersetzung rief die Vereinigung Cockpit (VC) nach einer Urabstimmung die Piloten von Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings zu Streikmaßnahmen auf, die am 22. Februar 2010 begannen. Die betroffenen Gesellschaften passten ihr Flugangebot mit einem eingeschränkten Sonderflugplan an. Angesichts der aus Unternehmenssicht unangemessenen Streikmaßnahmen und -forderungen beantragte Lufthansa unmittelbar nach Scheitern der Verhandlungen eine einstweilige Verfügung, in deren Verhandlung auf Anraten des Arbeitsgerichts Frankfurt am 22. Februar ein Aussetzen des Streiks und Friedenspflicht bis zum 8. März vereinbart wurde. Mit dem Verzicht der VC auf eine strittige Forderung bezüglich Lufthansa Italia wurde die Grundlage für konstruktive Gespräche am Verhandlungstisch über Fragen zum Mantel- und Vergütungstarifvertrag im deutschen Tarifgebiet geschaffen.

Ausblick Für das Jahr 2010 wird eine verhaltene Erholung der Weltwirtschaft erwartet. Dabei ist die schwierige Situation des internationalen Finanzsystems noch nicht als überwunden anzusehen. Zudem wird davon ausgegangen, dass die Energiepreise vor dem Hintergrund einer konjunkturellen Erholung weiter steigen werden. Hinzu kommt, dass die weltweit aufgelegten Konjunkturprogramme im Verlauf des nächsten Jahres voraussichtlich in ihrer Wirkung nachlassen werden. Außerdem dürfte wohl die noch ansteigende Arbeitslosigkeit den privaten Konsum belasten. Solange ein sich selbst tragender Aufschwung noch nicht in Sicht ist, spielen für das weitere Wachstum der Zeitpunkt und die Vorgehensweise bei der Rückführung aus den Konjunkturprogrammen eine wesentliche Rolle. Insgesamt wird für die Weltwirtschaft 2010 mit einem Wachstum von 2,9 Prozent gerechnet, das sich im Folgejahr auf 3,3 Prozent ausdehnen sollte.

Die Aussichten für die Konjunktur in den USA haben sich verbessert. Vieles deutet darauf hin, dass die US-Wirtschaft in den nächsten Monaten allmählich auf einen Wachstumspfad zurückkehren wird. Das Konjunkturprogramm wird im Winterhalbjahr 2009/2010 seine stärkste Wirkung entfalten. Der private Konsum wird jedoch wesentlich schwächer zulegen als in den Vorjahren, da die Haushalte zum einen enorme Vermögensverluste hingenommen haben und zum anderen ihre Sparquote weiter erhöhen dürften. Die hohe Arbeitslosigkeit wird zudem den privaten Konsum belasten. Die fiskalischen Nachfrageimpulse werden voraussichtlich im Jahr 2010 abnehmen. Insgesamt wird erwartet, dass die US-Wirtschaft 2010 moderat um 2,6 Prozent gegenüber Vorjahr wachsen wird.

Die asiatischen Volkswirtschaften profitieren von der hohen konjunkturellen Dynamik Chinas. Die Region wird weiterhin von den staatlichen Stützungsmaßnahmen profitieren, die die Binnennachfrage stimulieren dürften. Es spricht einiges dafür, dass die Wachstumsdynamik im nächsten Jahr an Kraft gewinnen wird. In Japan bleibt die weitere Konjunkturentwicklung besonders abhängig von der Entwicklung des internationalen Umfelds. Positive außenwirtschaftliche

Impulse werden vor allem aus China und den USA erwartet. Allerdings werden diese Impulse infolge der Fragilität der weltweiten Konjunkturerholung schwächer ausfallen als in früheren Aufschwungphasen. Für das Jahr 2010 wird für die Region Asien/Pazifik ein Wachstum von insgesamt 5,1 Prozent prognostiziert.

Auch die Länder des Euroraums sollen sich 2010 moderat erholen. Es wird erwartet, dass die Arbeitslosigkeit weiter steigen wird, was zu einer Dämpfung der Binnennachfrage führen dürfte. Insgesamt wird für 2010 ein Wachstum von 1,1 Prozent für den Euroraum vorhergesagt, das in den Folgejahren weiter ansteigen wird. Dabei soll sich auch die Wirtschaftslage in Deutschland 2010 zögerlich entspannen. Die deutschen Exporte werden vor dem Hintergrund der noch schwachen Expansion der Weltwirtschaft in moderatem Tempo zulegen. Die Inlandsnachfrage dürfte jedoch nur langsam anziehen. Die Investitionsbereitschaft der Firmen wird infolge der wenig verbesserten Absatzperspektiven und der ungünstigen Finanzierungsbedingungen voraussichtlich gering bleiben. Insgesamt wird in Deutschland für das Jahr 2010 von einem Wachstum in Höhe von 1,5 Prozent ausgegangen, das sich in den Folgejahren moderat ausbaut.

Angesichts der erwarteten konjunkturellen Erholung wird mit einer wachsenden Nachfrage nach Öl vor allem aus Schwellenländern wie China, Indien und Brasilien gerechnet. Aus diesem Grund geht Lufthansa zusammen mit vielen Marktteilnehmern mittelfristig von wieder höheren Ölpreisen aus. Im ungünstigen Fall steigt der Ölpreis getrieben durch Spekulationen bereits im Vorfeld einer konjunkturellen Erholung an. Die mittelfristige Erwartung zeigt sich vor allem an den Terminkontrakten zur Lieferung im Dezember 2012 für die Sorte IPE Brent, die Ende Januar 2010 mit einem Aufpreis von 16 Prozent gegenüber dem Spot-Preis gehandelt werden.

Einhergehend mit der weltweiten Wirtschaftserholung wird für das Jahr 2010 ein leichtes Wachstum für die Luftverkehrsbranche erwartet. Laut IATA ist nach einem Rückgang von 4 Prozent im Jahr 2009 mit einem 4,5-prozentigen Wachstum bei den weltweiten Passagierzahlen für 2010 auszugehen. Für die kommenden vier Jahre rechnet die IATA mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate für den internationalen Verkehr von 5 Prozent. Sie wird allerdings vor 2011 bis 2012 nicht auf das Niveau vor Beginn der Weltwirtschaftskrise zurückkehren.

Die Erholung verteilt sich sehr ungleichmäßig auf die Länder und Märkte. Dies spiegelt sich auch in der regionalen Entwicklung der Airlinemärkte wider. Innerhalb des IATA-Prognosezeitraums 2010-2013 wird das stärkste Wachstum im internationalen Passagierverkehr mit über 6 Prozent im Nahen Osten und Afrika prognostiziert. In Asien-Pazifik, wo eine relativ rasche Wiederbelebung der Wirtschaft zu erkennen ist, erwartet IATA ebenfalls ein starkes Verkehrswachstum im internationalen Passagierverkehr.

Das starke Wirtschaftswachstum sowie eine weitere Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes macht Asien zum wichtigsten Treiber des Passagierverkehrs in den nächsten Jahren. Im Gegensatz dazu ist eine schnelle Erholung in den europäischen und nordamerikanischen Märkten wegen der hohen Haushaltsverschuldung, steigender Arbeitslosigkeit und höherer Sparquote nicht zu erwarten.

Angesichts der steigenden Treibstoffpreise, des schnellen Kapazitätswachstums und des niedrigen Preisniveaus erwartet die IATA für die weltweite Airline-Industrie 2010 einen Gesamtverlust von 5,6 Mrd. USD. Nach diesen Einschätzungen werden die nordamerikanischen und europäischen Märkte mit Rückgängen von jeweils über 2 Mrd. USD die größten Verlustbringer sein. Auch Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten und Asien werden trotz der schnellen Nachfrageerholung voraussichtlich weiterhin ein negatives Ergebnis schreiben. Lateinamerika wird der einzige Markt sein, der 2010 ein positives Ergebnis erreichen wird.

Das Geschäftsjahr 2009 war deutlich geprägt von den Folgen der weltweiten Wirtschaftskrise. Lufthansa hat sich jedoch erfolgreich den Herausforderungen gestellt und sich im Branchenvergleich gut behauptet.

Für das Geschäftsjahr 2010 wird erwartet, dass das Wirtschaftswachstum wieder anzieht, wobei die verschiedenen Regionen und Sektoren in unterschiedlichem Maße davon profitieren werden. Dank ihrer breiten regionalen Aufstellung und der ausgewogenen Kundenstruktur wird Lufthansa an einer Nachfrageerholung teilhaben. Profitieren wird Lufthansa auch von dem verstärkten Profil in den Wachstumsregionen Afrika und Osteuropa durch die neuen Partner Brussels Airlines und Austrian Airlines.

Auch die in dem Joint Venture „Atlantik++“ angestrebte, vertiefte Kooperation im Transatlantikverkehr mit den Star Alliance Partnern Continental Airlines, United Airlines und Air Canada wird zu Stärkung des Lufthansa Netzes beitragen.

Dennoch bleibt es unsicher, wann die wirtschaftliche Erholung zu einem belastbaren Nachfrageanstieg im Luftverkehrssektor führen wird. Derzeit geht Lufthansa weiterhin von einer nachhaltigen Erholung erst in der zweiten Jahreshälfte aus.

Im Langstreckenverkehr ist im weiteren Jahresverlauf eine spürbare Verbesserung zu erwarten, sofern das massive Kapazitätswachstum, das einige Fluggesellschaften (z.B. in der Golfregion) ohne entsprechendes Marktwachstum betreiben, nicht zu Verzerrungen führt.

Im Kontinentalverkehr hingegen sind bleibende strukturelle Effekte im Nachfrageverhalten zu erwarten, so dass sich vor allem die Preise absehbar nicht wieder auf das Niveau der Vorjahre erholen werden. Um diesen Veränderungen zu begegnen, setzt Lufthansa mit Hochdruck das Programm Climb 2011 fort.

Auf der Kostenseite wird auch die Entwicklung des Ölpreises prägenden Einfluss auf Lufthansa haben. In dem zeitlichen Ablauf von Ölpreis- und Nachfrageanstieg liegen erhebliche Risiken wie auch Chancen für die Profitabilität der Airlines. Weitere Risiken bestehen in der Entwicklung der Tarifaueinandersetzungen. Angesichts der Schwankungsbreite dieser Einflüsse ist eine genauere Festlegung oder gar Quantifizierung des erwarteten Ergebnisses für 2010 zu diesem frühen Zeitpunkt nicht möglich.

Bei einer angenommenen Fortsetzung der weltwirtschaftlichen Erholung und Wirkung der Kostensenkungs- und Ergebnissicherungsmaßnahmen kann für 2011 mit einer Ergebnisverbesserung gerechnet werden.

Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG 2009

Deutsche Lufthansa AG

Bilanz zum 31. Dezember 2009

Aktiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Immaterielle Vermögensgegenstände		138	34
Flugzeuge		3 828	3 551
Übrige Sachanlagen		110	108
Finanzanlagen	4)	11 128	10 709
Anlagevermögen	3)	15 204	14 402
Vorräte	5)	24	23
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6)	428	535
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6)	1 544	1 509
Wertpapiere	7)	1 731	426
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	7)	191	218
Umlaufvermögen		3 918	2 711
Rechnungsabgrenzungsposten	8)	35	35
Bilanzsumme		19 157	17 148

Passiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Gezeichnetes Kapital	9)	1 172	1 172
Kapitalrücklage	10)	857	857
Gewinnrücklagen	10)	1 318	1 466
Bilanzgewinn	28)	0	320
Eigenkapital		3 347	3 815
Rückstellungen	11)	8 899	9 061
Anleihen		2 199	599
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		902	472
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1 317	673
Übrige Verbindlichkeiten		2 461	2 491
Verbindlichkeiten	12)	6 879	4 235
Rechnungsabgrenzungsposten		32	37
Bilanzsumme		19 157	17 148

Deutsche Lufthansa AG

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2009

in Mio. €	Anhang	2009	2008
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15)	11 970	14 133
Andere Betriebserlöse	16)	229	311
Umsatzerlöse		12 199	14 444
Sonstige betriebliche Erträge	17)	1 854	1 440
Materialaufwand	18)	- 8 497	- 9 899
Personalaufwand	19)	- 2 678	- 2 707
Abschreibungen	20)	- 502	- 429
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21)	- 2 780	- 3 070
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		- 404	- 221
Beteiligungsergebnis	22)	+ 476	+ 779
Zinsergebnis	23)	- 20	+ 77
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	24)	- 158	- 238
Finanzergebnis		+ 298	+ 618
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 106	+ 397
Steuern	25)	- 42	- 121
Jahresüberschuss	27)		+ 276
Jahresfehlbetrag	27)	- 148	
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	10)	+ 148	+ 44
Bilanzgewinn	27)	0	+ 320

Deutsche Lufthansa AG

Anlagenspiegel 2009

in Mio. €	Entwicklung der Anschaffungswerte				Entwicklung der kumulierten Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 1.1.2009	Zugänge	Abgänge	Umb- chungen 31.12.2009	Stand 1.1.2009	Zugänge	Abgänge	Umb- chungen 31.12.2009	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten										
196	6	3	103	302	168	12	3	180	122	28
6	11	0	-1	16	-	-	-	-	16	6
202	17	3	102	318	168	12	3	180	138	34
II. Flugzeuge										
1. Flugzeuge mit Zubehör										
11 091	737	500	260	11 588	8 620	469	401	8 688	2 900	2 471
1 080	206	98	-260	928	-	-	-	-	928	1 080
12 171	943	598	-	12 516	8 620	469	401	8 688	3 828	3 551
III. Übrige Sachanlagen										
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken										
126	12	5	18	151	79	7	3	83	68	47
148	11	15	6	150	114	14	15	113	37	34
27	2	0	-24	5	-	-	-	-	5	27
301	25	20	-	306	193	21	18	196	110	108
IV. Finanzanlagen										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen										
7 348	776	0	33	8 157	370	156*	-	526	7 631	6 978
2 566	536	268	-102	2 732	297	47	4	337	2 395	2 269
982	77	257	-33	769	151	-	151	-	769	831
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
53	0	0	-	53	5	-	-	5	48	48
598	7	302	-	303	26	2	-	28	275	572
12	0	1	-	11	1	-	-	1	10	11
11 559	1 396	828	-102	12 025	850	205	155	897	11 128	10 709
24 233	2 381	1 449	-	25 165	9 831	707	577	9 961	15 204	14 402
* in den Abschreibungen sind 47 Mio. EUR erfolgsneutraler Rückstellungsverbrauch enthalten										

Anhang der Deutschen Lufthansa AG 2009

1) Anwendung des HGB

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG ist nach den Vorschriften des HGB und des AktG aufgestellt.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert und erläutert. Um die Aussagefähigkeit des Abschlusses zu erhöhen, wird über das gesetzliche Gliederungsschema hinaus der Posten Flugzeuge gesondert ausgewiesen.

2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet.

In Anlehnung an die Devisenkurse der internationalen Börsen werden monatlich für Fremdwährungen interne Verrechnungskurse im Voraus festgelegt, die als Basis der Umrechnung von Fremdwährungsposten in EUR im Buchungsmonat dienen.

Währungsforderungen/-verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie gegenüber verbundenen Unternehmen, liquide Mittel und Rückstellungen werden zum Stichtagskurs angesetzt. Für übrige Währungsforderungen/-verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Niederst-/Höchstwertprinzips durch den Vergleich von Anschaffungs- und Bewertungskurs sichergestellt.

Die Anschaffungskosten der im Ausland beschafften Anlagegüter – im Wesentlichen in US-Dollar fakturierte Flugzeuge – werden durch Umrechnung mit den im Zahlungszeitpunkt gültigen Verrechnungskursen ermittelt. Kursgesicherte Zahlungen werden im Rahmen von Bewertungseinheiten aktiviert/deaktiviert.

Immaterielle Vermögensgegenstände Erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte werden generell mit einem Abschreibungssatz von 20 Prozent belegt. Erworbene Start- und Landerechte werden nicht planmäßig abgeschrieben.

Sachanlagevermögen Die planmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden – abhängig von der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer – auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten errechnet.

Aufgrund geänderter Steuergesetzgebung werden ab 2008 geringwertige Wirtschaftsgüter bis 150 EUR im Zugangsjahr voll und solche bis 1.000 EUR über 5 Jahre abgeschrieben.

Flugzeuge Neue Verkehrsflugzeuge werden über zwölf Jahre bis auf einen Restbuchwert von 15 Prozent abgeschrieben. Über die voraussichtliche Nutzungsdauer von zwölf Jahren hinaus genutzte Verkehrsflugzeuge werden seit dem Geschäftsjahr 2000 bis auf einen Restbuchwert von 10 Prozent abgeschrieben. Darüber hinaus werden über eine Nutzungsdauer von 14 Jahren hinaus genutzte Verkehrsflugzeuge ab dem Geschäftsjahr 2007 auf einen Restbuchwert von 5 Prozent abgeschrieben. Gebraucht erworbene Flugzeuge werden ohne Berücksichtigung von Restbuchwerten innerhalb von acht Jahren abgeschrieben. Die Abschreibung der Flugzeuge bei Zugängen bis einschließlich 2007 erfolgte grundsätzlich degressiv. Bei Zugängen im Geschäftsjahr 2008 erfolgte die Abschreibung in Anlehnung an die geänderten steuerlichen Abschreibungsregeln linear. Zugänge im Geschäftsjahr 2009 wurden unter Berücksichtigung des Finanzmarktstabilisierungsgesetzes wieder degressiv abgeschrieben. Letzteres führte zu Mehrabschreibungen in Höhe von 46 Mio. EUR.

Übrige Sachanlagen Für Gebäude wird eine Nutzungsdauer zwischen 20 und 50 Jahren zugrunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge bzw. einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis vierzehn Jahre abgeschrieben.

Ab dem Geschäftsjahr 1997 angeschaffte Betriebs- und Geschäftsausstattung wird degressiv abgeschrieben. Aufgrund geänderter Steuergesetzgebung erfolgte für das Geschäftsjahr 2008 die Umstellung auf die lineare Abschreibungsmethode. Im Geschäftsjahr 2009 wurde wieder auf degressive Abschreibung umgestellt. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf das Jahresergebnis sind von untergeordneter Bedeutung.

Finanzanlagen Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

Umlaufvermögen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungskosten bilanziert, Bestandsrisiken werden durch angemessene Abschläge berücksichtigt.

Wertpapiere werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

Beim übrigen Umlaufvermögen wird neben den erforderlichen Einzelwertberichtigungen aus erkennbaren Risiken dem allgemeinen Kreditrisiko durch eine pauschalierte Einzelwertberichtigung ausreichend Rechnung getragen.

Rückstellungen Die Rückstellungen für Pensionen werden zum Teilwert angesetzt, der nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der ab dem Geschäftsjahr 2005 gültigen Rechnungstabellen 2005 G und eines Rechnungszinssatzes von 5,25 Prozent ermittelt wird.

Der Wertansatz der übrigen Rückstellungen berücksichtigt alle erkennbaren Risiken auf der Grundlage vernünftiger kaufmännischer Beurteilung.

Verbindlichkeiten Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag bzw. ihrem Barwert passiviert.

Erläuterungen zur Bilanz Aktiva

3) Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2009 ist in einer gesonderten Übersicht dargestellt.

Neben den im Anlagenspiegel und in der Bilanz ausgewiesenen eigenen Flugzeugen wurde Fluggerät, teilweise mit Besatzung, erchartert.

Darüber hinaus sind von der Deutschen Lufthansa AG langfristig sechzehn A340-600, vier A330-300, zwei A340-300 und zwei A321-200 geleast.

4) Finanzanlagen

Wesentliche Beteiligungen			
Gesellschaft	Anteile in %	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis nach Steuern in Mio. €
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100	26	21 *
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100	159	-116 *
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100	369	263 *
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu Isenburg	100	314	-36 *
Lufthansa Systems AG, Kelsterbach	100	23	12 *
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt/Main	100	21	15 *
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100	143	74 *
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Köln	100	35	10 *
Air Dolomiti S.p.A.L.A.R.E., Ronchi dei Legionari	100	20	-8 **
Lufthansa SICAV-FIS, Luxemburg	100	1 623	29 **
Lufthansa Malta Holding Ltd., Malta	100	1 438	50 **
Eurowings Luftverkehrs AG, Nürnberg	100 ¹⁾	76	21 **
Swiss International Air Lines AG, Basel	100 ²⁾	1 206	79 **
British Midland Airways Limited, Donnington Hall	100 ³⁾	-167	-166 ***
Austrian Airlines AG, Wien	100 ⁴⁾	140	-211 ***
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt	70	3 744	0 ***
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya	50	13	1 ***
Brussels Airlines NV/SA, Brüssel	45 ⁵⁾	109	-7 ***
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Beijing	40	125	6 ***

* Vor Gewinnabführung/Verlustübernahme

** vorläufiges Ergebnis IFRS

*** Geschäftsjahr 2008

¹⁾ Anteilsermittlung (100 %) unter Hinzurechnung einer Call-Option, die das Recht auf Erwerb von 50,91 % der Anteile einräumt

²⁾ Anteilsermittlung (100 %) über die Air Trust AG

³⁾ Anteilsermittlung (100 %) über die LHBD Holding Limited und die British Midland plc

⁴⁾ Anteilsermittlung (100 %) über die Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH

⁵⁾ Anteilsermittlung (45 %) über die SN Airholding NV/SA

Die vollständige Liste des Anteilsbesitzes wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

5) Vorräte

Vorräte		
in Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13	14
Fertige Erzeugnisse und Waren	11	9
	24	23

6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
	31.12.2009	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	31.12.2008
in Mio. €			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	428	0	535
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	868	16	839
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	0	19
Sonstige Vermögensgegenstände	671	305	651
	1 972	321	2 044

7) Wertpapiere und flüssige Mittel

Die Kassen- und Bankbestände bestehen fast ausschließlich aus Guthaben bei Kreditinstituten. Verpfändete Bankguthaben in Höhe von 21 Mio. EUR werden ebenso wie Währungsguthaben, mit deren Transfer in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist und die mit einem angemessenen Abschlag versehen wurden, als sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen. Der Posten Wertpapiere enthält nur sonstige Wertpapiere, hierin enthalten sind Anteile an Geldmarktfonds in Höhe von 1.015 Mio. EUR.

8) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält Zinsen aus Finanzierungsleasingverträgen für Fluggerät von 9 Mio. EUR.

Erläuterungen zur Bilanz Passiva

9) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.172,3 Mio. EUR.

Das Grundkapital ist in 457.937.572 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 25. Mai 2005 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 24. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Bei Aktienaussgabe gegen Sacheinlagen kann das Bezugsrecht ausgeschlossen werden,

im Falle der Aktienaussgabe gegen Bareinlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, im Falle der Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien insgesamt zehn von Hundert des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen und der Ausgabebetrag den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 17. Mai 2006 wurde der Vorstand bis zum 16. Mai 2011 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 117.227.520 EUR durch Ausgabe von bis zu 45.792.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

Im Rahmen der Ermächtigung vom 16. Juni 1999 hatte die Deutsche Lufthansa AG mit Wirkung zum 4. Januar 2002 eine Wandelanleihe über 750 Mio. EUR begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750.000 Wandlungsrechte ausgegeben, die nach der Kapitalerhöhung in 2004 das Recht zur Wandlung in bis zu 37.764.350 Aktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Kurs von 19,86 EUR verbrieften. Nach vorzeitiger Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2006 zu einem Gesamtbetrag von 699 Mio. EUR sowie der Ausübung von 309 Wandlungsrechten (15.558 Aktien) in 2006, weiteren 40 Wandlungsrechten (2.014 Aktien) in 2007 und einer Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2008 zu einem Gesamtbetrag von 205 TEUR bestanden zum Bilanzstichtag noch 50.139 Wandlungsrechte, die das Recht zur Wandlung in bis zu 2.524.622 Aktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Kurs von 19,86 EUR verbriefen.

Es besteht danach noch bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital I) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97.644.615,68 EUR durch Ausgabe von 38.142.428 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 wurde der Vorstand erneut bis zum 23. Oktober 2010 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. In derselben Hauptversammlung wurde die derzeit bestehende und bis zum 28. Oktober 2009 befristete Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien aufgehoben.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 23. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. In derselben Hauptversammlung wurde die derzeit bestehende und bis zum 15. Juni 2009 befristete Ermächtigung zur Erhöhung des Grundkapitals (genehmigtes Kapital B) aufgehoben.

Im Geschäftsjahr 2009 hat die Deutsche Lufthansa AG insgesamt 2.453.180 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 11,04 EUR erworben. Dies entspricht 0,54 Prozent vom Grundkapital.

Die Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.704.752 als Angebot an die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 31 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2008 zum Kurs von 11,30 EUR.
- 748.030 als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2009 für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 25 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 10,50 EUR.
- 372 Aktien wurden noch aus der leistungsorientierten variablen Vergütung des Vorjahres Führungskräften und außertariflich beschäftigten Mitarbeitern zum Kurs von 10,73 zugeteilt.
- 26 Aktien wurden noch aus dem Programm des Vorjahres Mitarbeitern zum Kurs von 15,92 EUR zugeteilt.

445 Aktien wurden zu einem Durchschnittskurs von 9,40 EUR wieder verkauft.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 13. Januar 2009 Die Allianz SE, München, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 13. Januar 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass im Zuge der Veräußerung der Dresdner Bank AG an die Commerzbank AG ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 12. Januar 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0,056 Prozent (258.668 Stimmrechte) betrug. Davon wurden ihr 0,052 Prozent (237.538 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG und 0,005 Prozent (21.130 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Zugleich teilte uns die Allianz SE, München, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG i.V.m. § 24 WpHG mit, dass der Stimmrechtsanteil der Allianz Finanzbeteiligungs GmbH, München, Deutschland, an der Deutschen Lufthansa AG am 12. Januar 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0 Prozent (0 Stimmrechte) betrug.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 21. Januar 2009 Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England, UK, hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutsche Lufthansa AG am 21. Januar 2009 die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgegeben:

Stimmrechtsmitteilung in Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, hat am 16. Januar 2009 die 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG unterschritten und hielt zu diesem Zeitpunkt 2,97 Prozent der Stimmrechte (d.h. 13.582.029 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG.

Davon sind Barclays Global Investors NA 2,64 Prozent der Stimmrechte (d.h. 12.093.072 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG und 0,33 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.488.957 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zuzurechnen.

Hinweis Diese Mitteilung ist eine Übersetzung der am 21. Januar 2009 auf Englisch veröffentlichten Mitteilung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG und stellt eine Serviceleistung der Deutsche Lufthansa AG dar. Rechtsverbindlich wirkt lediglich die englische Mitteilung vom 21. Januar 2009.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 16. März 2009 Die ATON GmbH, Fulda, Deutschland hat uns mit Schreiben vom 13. März 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 11. März 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Tag 2,66 Prozent (12.203.792 Aktien mit Stimmrechten) beträgt.

Dr. Lutz M. Helmig, Deutschland hat uns mit Schreiben vom 16. März 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 11. März 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Tag 2,66 Prozent (12.203.792 Aktien mit Stimmrechten) beträgt.

Davon sind ihm 2,66 Prozent (12.203.792 Aktien mit Stimmrechten) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 22. Mai 2009 Die Commerzbank AG, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 20. Mai 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 18. Mai 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0 Prozent (0 Stimmrechte) betrug.

Zugleich teilte uns die Commerzbank AG, Frankfurt am Main, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG i.V.m. § 24 WpHG mit, dass der Stimmrechtsanteil der Süddeutsche Industrie-Beteiligungs-GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland an der Deutschen Lufthansa AG am 18. Mai 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0 Prozent (0 Stimmrechte) betrug.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 7. Oktober 2009 Die AXA Investment Managers Deutschland GmbH, Frankfurt, Deutschland, hat uns am 5. Oktober 2009 Folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein L.P., New York, USA, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte). Diese 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte) sind gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein Corporation, New York, USA, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte). Diese 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte) sind gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der Equitable Holdings LLC, New York, USA, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug 2,26 % (10.329.535 Stimmrechte). Diese 2,26 % (10.329.535 Stimmrechte) sind gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Equitable Life Insurance Company, New York, USA, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte). Diese 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte) sind gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Equitable Financial Services, LLC vormals AXA Financial Services, LLC, New York, USA, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug 2,26 % (10.329.535 Stimmrechte). Diese 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte) sind gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Financial, Inc., New York, USA, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte). Diese 2,26 Prozent (10.329.535 Stimmrechte) sind gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA S.A., Paris, Frankreich, hat am 30. September 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,55 Prozent

(11.694.845 Stimmrechte). Diese 2,55 Prozent (11.694.845 Stimmrechte) sind der AXA S.A. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 9. Dezember 2009 Die BlackRock, Inc., New York, USA, hat uns am 07. Dezember 2009 Folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Jersey International Holdings L.P., St. Helier, Jersey, hat am 1. Dezember 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,13 Prozent (14.340.499 Stimmrechte). Diese 3,13 Prozent (14.340.499 Stimmrechte) sind BlackRock Jersey International Holdings L.P. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock International Holdings, Inc., New York, USA, hat am 1. Dezember 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,13 Prozent (14.340.499 Stimmrechte). Diese 3,13 Prozent (14.340.499 Stimmrechte) sind BlackRock International Holdings, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Advisors Holdings, Inc., New York, USA, hat am 1. Dezember 2009 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,64 Prozent (16.655.665 Stimmrechte). Diese 3,64 Prozent (16.655.665 Stimmrechte) sind BlackRock Advisors Holdings, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Financial Management, Inc., New York, USA, hat am 1. Dezember 2009 die Schwellen von 3 Prozent und 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,27 Prozent (24.132.873 Stimmrechte). Diese 5,27 Prozent (24.132.873 Stimmrechte) sind BlackRock Financial Management, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Holdco 2, Inc., New York, USA, hat am 1. Dezember 2009 die Schwellen von 3 Prozent und 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,27 Prozent (24.132.873 Stimmrechte). Diese 5,27 Prozent (24.132.873 Stimmrechte) sind BlackRock Holdco 2, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock, Inc., New York, USA, hat am 1. Dezember 2009 die Schwellen von 3 Prozent und 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,45 Prozent (24.968.008 Stimmrechte). Diese 5,45 Prozent (24.968.008 Stimmrechte) sind BlackRock, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 18. Januar 2010 Die Deka Investment GmbH, Frankfurt, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 15. Januar 2010 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 13. Januar 2010 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,9486 Prozent (13.502.624 Stimmrechte) beträgt. Davon sind ihr 0,09 Prozent (427.129 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 1. Februar 2010 Die Deka International S.A., Luxemburg, Luxemburg, hat uns mit Schreiben vom 29. Januar 2010 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 27. Januar 2010 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,0763 Prozent (14.087.425 Stimmrechte) beträgt.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 10. Februar 2010 Die BlackRock, Investment Management (UK) Limited, London, UK, hat uns am 5. Februar 2010 Folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Financial Management, Inc., New York, USA, hat am 01. Februar 2010 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 4,65 Prozent (21.311.157 Stimmrechte). Diese 4,65 Prozent (21.311.157 Stimmrechte) sind BlackRock Financial Management, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen. Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Holdco 2, Inc., New York, USA, hat am 1. Februar 2010 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 4,65 Prozent (21.311.157 Stimmrechte). Diese 4,65 Prozent (21.311.157 Stimmrechte) sind BlackRock Holdco 2, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Advisors Holdings, Inc., New York, USA, hat am 01. Februar 2010 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,29 Prozent (10.476.214 Stimmrechte). Diese 2,29 Prozent (10.476.214 Stimmrechte) sind BlackRock Advisors Holdings, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock International Holdings, Inc., New York, USA, hat am 1. Februar 2010 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,29 Prozent (10.476.214 Stimmrechte). Diese 2,29 Prozent (10.476.214 Stimmrechte) sind BlackRock International Holdings, Inc. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BR Jersey International LP, St. Helier, Jersey, UK, hat am 1. Februar 2010 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,29 Prozent (10.476.214 Stimmrechte). Diese 2,29 Prozent (10.476.214 Stimmrechte) sind BlackRock Jersey International Holdings L.P. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Hinweis der Gesellschaft:

Der Stimmrechtsanteil der Blackrock, Inc. New York, USA, an der Deutschen Lufthansa AG beträgt weiterhin über 5 Prozent.

10) Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus Kapitalerhöhungen und den aus der Ausgabe von Schuldverschreibungen für Wandlungsrechte zum Erwerb von Anteilen erzielten Betrag.

Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. EUR, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Aus den Gewinnrücklagen wurden 148 Mio. EUR entnommen.

11) Rückstellungen

Rückstellungen	31.12.2009	31.12.2008
in Mio. €		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4 853	4 560
Steuerrückstellungen	120	62
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	1 967	2 118
Sonstige Rückstellungen	1 959	2 321
	8 899	9 061

Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter besteht eine firmeneigene betriebliche Altersversorgung. Darüber hinaus enthalten die Pensionsrückstellungen die Übergangsversorgung für das fliegende Personal.

Der Buchwert der Lufthansa Pension GmbH & Co. KG zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen beträgt zum Stichtag 2,6 Mrd. EUR.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, für ausstehende Belastungen, für Personalkosten sowie für Instandhaltung.

Zur Sicherung der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Verpflichtungen aus Altersteilzeit hat Lufthansa zum Bilanzstichtag Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 39 Mio. EUR per Vermögensübertrag an einen Vermögenstreuhänder übertragen.

12) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten				
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über fünf Jahre	Insgesamt 31.12.2009	Insgesamt 31.12.2008
Anleihen	93	750	2 199	599
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	116	2	902	472
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	-	1	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	271	-	271	318
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Un- ternehmen	1 303	0	1 317	673
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	31	-	31	44
Sonstige Verbindlichkeiten	377	1 034	2 158	2 129
- davon aus Steuern	(50)	-	(50)	(51)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(9)	(6)	(32)	(15)
	2 192	1 786	6 879	4 235

Von den Anleihen sind 49 Mio. EUR konvertibel.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 193 Mio. EUR durch Flugzeuge gesichert.

Von den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverträgen von 1.819 Mio. EUR durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert.

13) Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse		
in Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1 472	1 156
- davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(630)	(311)
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	726	732
- davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(141)	(147)
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	3

Der Ausweis beinhaltet mit 831 Mio. EUR die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 809 Mio. EUR gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Von den Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfallen 283 Mio. EUR auf gesamtschuldnerische Haftungen zugunsten der als Joint Venture geführten „Terminal One Group Association, L.P. Project“ am New Yorker Flughafen JFK. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 212 Mio. EUR gegenüber.

14) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2009 5,1 Mrd. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 3,7 Mrd. EUR in den Jahren 2010 bis 2013 und 1,4 Mrd. EUR in den Jahren 2014 bis 2015 fällig.

Zum Bilanzstichtag bestehen Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen sowie Einlageverpflichtungen bei Beteiligungen in Höhe von 9 Mio. EUR sowie Darlehenszusagen in Höhe von 387 Mio. EUR.

Verpflichtungen aus Mietverträgen Die Geschäftstätigkeit wird fast ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Die Mietverträge laufen in der Regel fünf bis zehn Jahre. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind auf 30 Jahre gemietet und zum Teil von Lufthansa vorfinanziert. Insgesamt werden jährlich rund 159 Mio. EUR für Mieten aufgewendet.

Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Finanzierungs-Leasingverträgen für Fluggerät entstanden im Geschäftsjahr 2009 Belastungen in Höhe von 13 Mio. EUR, die sich in den Folgejahren auf bis zu 6 Mio. EUR pro Jahr abbauen werden.

Aus langfristigen Operate-Leasing-Verträgen mit Laufzeiten bis 2015 entfielen im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 194 Mio. EUR. Die Leasingkonstruktionen wurden zur Nutzung von Finanzierungsvorteilen implementiert.

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungen Zum 31. Dezember 2009 bestanden – überwiegend im Rahmen von Bandbreitenoptionen und Termingeschäften – folgende Risikopositionen aus Sicherungsgeschäften zur Abdeckung von Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Treibstoffpreisschwankungen in USD:

Währungen			
Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. USD 307	Bandbreiten-Optionen	0,7662	2012
Mio. USD 1 634	Europäische Optionen	0,6900	2012
Mio. USD 8 599	Terminkäufe	0,7173	2016
Mio. JPY 56 657	Terminverkäufe	0,0076	2011
Mio. AUD 125	Terminverkäufe	0,5355	2050
Mio. GBP 183	Terminverkäufe	1,1739	2011
Mio. CZK 1 020	Terminverkäufe	0,0385	2011
Mio. HKD 1 860	Terminverkäufe	0,0927	2011
Mio. CHF 1 267	Terminverkäufe	0,6813	2016
Mio. CAD 241	Terminverkäufe	0,6373	2050
Mio. KRW 69 461	Terminverkäufe	0,0006	2010
Mio. PLN 389	Terminverkäufe	0,2393	2011
Mio. THB 580	Terminverkäufe	0,0205	2010
Mio. ZAR 1 193	Terminverkäufe	0,0769	2011
Mio. NOK 1 179	Terminverkäufe	0,1142	2011
Mio. NZD 73	Terminverkäufe	0,4399	2011
Mio. SEK 1 677	Terminverkäufe	0,0975	2011
Mio. SGD 72	Terminverkäufe	0,4973	2011
Mio. DKK 11	Terminverkäufe	0,1344	2010
Mio. INR 8 392	Terminverkäufe	0,0144	2010
Mio. PHP 722	Terminkäufe	0,0145	2010
Mio. MXN 13	Terminverkäufe	0,0538	2010
Mio. HUF 448	Terminverkäufe	0,0038	2011
Mio. CNY 926	Terminverkäufe	0,1037	2010

Darüber hinaus bestehen mit Konzerngesellschaften folgende Währungssicherungsgeschäfte:

Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. AUD 34	Terminkäufe	0,5076	2011
Mio. USD 2 083	Terminverkäufe	0,7192	2016
Mio. JPY 14 688	Terminkäufe	0,0076	2011
Mio. GBP 53	Terminkäufe	1,1414	2011
Mio. CZK 174	Terminkäufe	0,0384	2011
Mio. HKD 1 212	Terminkäufe	0,0939	2011
Mio. CHF 991	Terminkäufe	0,6879	2016
Mio. CAD 71	Terminkäufe	0,6312	2011
Mio. HUF 5 214	Terminverkäufe	0,0035	2011
Mio. KRW 32 013	Terminkäufe	0,0006	2010
Mio. PLN 24	Terminkäufe	0,2416	2011
Mio. ZAR 499	Terminkäufe	0,0789	2011
Mio. NOK 143	Terminkäufe	0,1146	2011
Mio. THB 204	Terminkäufe	0,0210	2010
Mio. SEK 419	Terminkäufe	0,0962	2011
Mio. SGD 30	Terminkäufe	0,4995	2011
Mio. DKK 170	Terminkäufe	0,1337	2011
Mio. CNY 356	Terminkäufe	0,1028	2010
Mio. INR 3 184	Terminkäufe	0,0148	2010
Mio. MXN 13	Terminkäufe	0,0538	2010
Mio. PHP 722	Terminverkäufe	0,0149	2010

Zinsen			
Volumen	Derivatart	Referenzzinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 2 559	Swapgeschäfte EUR +1,4593 % bis +6,75 %	gegen 3- bis 6-Monats- EURIBOR -3,03 % bis +7,97 %	2019
Mio. EUR 13	Swapgeschäft JPY +5,795 %	gegen EUR +3,318 %	2012
Mio. EUR 88	Swapgeschäfte JPY +3,321 % bis +3,726 %	gegen 6-Monats- EURIBOR +1,883 % bis +2,984 %	2012
Mio. EUR 198	Swapgeschäfte USD +2,104 % bis +2,641 %	gegen 6-Monats- EURIBOR -3,45 % bis -1,365 %	2017
Mio. EUR 338	Swapgeschäfte 6-Monats- USD LIBOR +4,5 %	gegen 1- bis 6-Monats- EURIBOR -0,998 % bis +1,923 %	2019
Mio. EUR 288	Swapgeschäfte 6-Monats- USD LIBOR +4,5 %	gegen 1- bis 3-Monats- CHF LIBOR +0,778 % bis +4,383 %	2016
Mio. EUR 259	Swapgeschäft USD +1,137 %	gegen EUR +5,04 %	2019
Mio. EUR 11	Swapgeschäft 6-Monats- USD LIBOR +0,325 %	gegen 6-Monats- EURIBOR +0,3525 %	2017
Mio. EUR 15	Swapgeschäft USD +2,104 %	gegen EUR +0,68 %	2017
Mio. EUR 80	Swapgeschäft USD +1,7223 % bis +3,605 %	gegen CHF +0,472 % bis +2,49 %	2016
Mio. EUR 27	Swapgeschäft 6-Monats- CHF LIBOR +1,0 %	gegen 6-Monats- EURIBOR +1,075 %	2012

Darüber hinaus bestehen mit Konzerngesellschaften folgende Zinssicherungsgeschäfte:

Volumen	Derivatart	Referenzzinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 109	Swapgeschäft CHF +0,472 % bis +4,406 %	gegen EUR +1,7226 % bis +4,597 %	2016
Mio. EUR 125	Swapgeschäft EUR +1,255 % bis +1,6842 %	gegen USD +2,506 % bis +2,526 %	2017
Mio. EUR 50	Swapgeschäfte 6-Monats- EURIBOR -2,62 % bis -1,365 %	gegen USD +2,526 % bis +2,641 %	2016
Mio. EUR 7	Swapgeschäft USD +4,67 %	gegen 12-Monats USD LIBOR +0,55 %	2011
Mio. EUR 76,1	Swapgeschäfte 3- bis 6-Monats- EURIBOR -0,1875 % bis +1,9225 %	gegen 1- bis 6-Monats USD LIBOR +4,5 %	2014
Mio. EUR 288	Swapgeschäfte 1- bis 3-Monats- CHF LIBOR +0,778 % bis +4,3825 %	gegen 1- bis 6-Monats USD LIBOR +0,60 % bis +4,5 %	2016
Mio. EUR 9	Swapgeschäft 3-Monats- USD LIBOR +1,4 %	gegen 3-Monats EURIBOR +1,33 %	2013
Mio. EUR 27	Swapgeschäft EURIBOR +1,075 %	gegen 6-Monats CHF LIBOR +1,0 %	2012

Treibstoffpreise

Derivatart	Volumen in %*	Durchschnittliches Preisniveau der Sicherungswirkung in USD/bbl	Jahr der Fälligkeit
Bandbreitenoptionen	22,8	67,05	2010
Bandbreitenoptionen	2,9	64,54	2011
Sicherungskombinationen	57,8	97,01-127,26	2010
Sicherungskombinationen	27,5	84,39-121,42	2011

* Anteil am voraussichtlichen Treibstoffbedarf.

Für das Kalenderjahr 2010 bestehen zum Stichtag keine Sicherungen über die Preisdifferenz zwischen Gasöl und Rohöl und zwischen Kerosin und Rohöl.

Markt- und Buchwerte Finanzderivate Für die bestehenden Finanzderivate ergeben sich zum 31. Dezember 2009 folgende Marktwerte bzw. bilanzielle Buchwerte:

Finanzderivate			
Derivatart	Marktwerte 31.12.2009	Buchwerte Sonstige Vermögens- gegenstände 31.12.2009	Buchwerte Sonstige Rückstellungen 31.12.2009
in Mio. €			
Termingeschäfte Devisensicherung	-154	-	106
Bandbreitenoptionen Devisensicherung	-23	-	-
Europäische Optionen Devisensicherung	82	71	-
Bandbreitenoptionen Treibstoff-Preissicherung	133	18	-
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	-127	52	22
Zinsswaps	106	-	-

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

Finanzinstrumente des Finanzanlagevermögens Für die aufgeführten Finanzinstrumente des Finanzanlagevermögens ergeben sich zum 31. Dezember 2009 folgende Buchwerte und beizulegende Zeitwerte:

Bilanzposten		
in Mio. €	Marktwerte 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2009
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	636	652
Beteiligungen	508	588
Sonstige Ausleihungen	8	9

Die geringeren beizulegenden Zeitwerte ergeben sich zum einen durch niedrigere Börsen- oder Marktwerte und zum anderen durch Umrechnung der Ausleihungen in Fremdwährung mit dem Stichtagskurs zum 31. Dezember 2009.

Auf Wertberichtigungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB wurde insoweit verzichtet, als davon ausgegangen werden kann, dass der Rückgang der Marktwerte auf einer allgemeinen Marktschwäche beruht und keine Anhaltspunkte für fundamental bedingte Wertverluste vorliegen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

15) Erlöse aus Verkehrsleistungen

Passageverkehrserlöse nach Strecken		
in Mio. €	2009	2008
Europa	5 510	6 723
Nordamerika	2 681	3 207
Asien/Pazifik	2 351	2 782
Südamerika	461	494
Afrika	518	514
Nahost	449	413
	11 970	14 133

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2009	2008
Liniendienste	11 404	13 505
Charter	566	628
	11 970	14 133

16) Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2009	2008
Abfertigungsleistungen/Bordverkauf	98	104
Reiseleistungen (Provisionen)	116	147
Sonstige	15	60
	229	311

Die anderen Betriebserlöse wurden zu 69 Prozent in Europa (Vorjahr: 62 Prozent) erwirtschaftet.

17) Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge		
in Mio. €	2009	2008
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	79	7
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	999	802
Auflösung von Rückstellungen	124	126
Serviceleistungen für Konzerngesellschaften	94	82
Personalüberlassung	49	42
Schadenersatzleistungen	75	10
Mieterträge	7	8
Erträge aus dem Verkauf von Wertpapieren	3	3
Erträge aus der Wertaufholung von Vermögensgegenständen	48	12
Übrige betriebliche Erträge	376	348
	1 854	1 440

18) Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio. €	2009	2008
Betriebsstoffe für Flugzeuge	2 358	4 050
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	65	65
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6 074	5 784
	8 497	9 899

19) Personalaufwand

Personalaufwand		
in Mio. €	2009	2008
Löhne und Gehälter	1 895	1 906
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	783	801
- davon für Altersversorgung	(524)	(541)
	2 678	2 707

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
	2009	2008
Bodenpersonal	15 441	16 135
Bordpersonal im Einsatz	19 683	19 367
Personal in Ausbildung	139	145
	35 263	35 647

20) Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgegliedert. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 11 Mio. EUR.

21) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
in Mio. €	2009	2008
Verkaufsprovisionen für Agenturen	271	405
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	215	238
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	252	269
Wertberichtigungen/Abschreibungen auf Umlaufvermögen	77	50
Schulung / Training fliegendes Personal	75	80
Werbung und Verkaufsförderung	179	212
Kursverluste aus Fremdwährungsbewertung	811	795
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	125	151
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	28	23
Reiseaufwendungen	186	183
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	57	59
Übrige betriebliche Aufwendungen	504	605
	2 780	3 070

22) Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis		
in Mio. €	2009	2008
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit verbundenen Unternehmen	396	537
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 152	-
Erträge aus Beteiligungen	232	242
- davon von verbundenen Unternehmen	(217)	(219)
	476	779

Erträge/Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen. Die Erträge aus Beteiligungen enthalten im Wesentlichen die Dividende der Air Trust AG.

23) Zinsergebnis

Zinsergebnis				
in Mio. €	2009	davon verbundene Unternehmen	2008	davon verbundene Unternehmen
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	123	118	141	135
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	88	16	132	82
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 231	- 11	- 196	- 42
	- 20	123	77	175

24) Abschreibungen auf Finanzanlagevermögen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Auf das Finanzanlagevermögen wurden Abschreibungen in Höhe von 158 Mio. EUR vorgenommen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Lufthansa Systems AG in Höhe von 45 Mio. EUR und der LHBD Holding Limited in Höhe von 64 Mio. EUR sowie um eine Wertberichtigung auf eine langfristige Zinsforderung an die LSG Sky Chefs Inc. in Höhe von 36 Mio. EUR. Darin enthalten sind außerdem außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund des nachhaltig gesunkenen Umrechnungskurses gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 8 Mio. EUR auf ein der LSG Service Holding AG gewährtes US-Dollar-Darlehen.

25) Steuern

Steuern		
in Mio. €	2009	2008
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	83
Sonstige Steuern	42	38
	42	121

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag und in den sonstigen Steuern sind Posten für Vorjahre im Saldo von 10 Mio. EUR enthalten.

26) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf S. 36f. angegeben.

Vorstand Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausgezahlt.
- Die variable Vergütung richtet sich nach dem operativen Ergebnis des Lufthansa Konzerns sowie der Veränderung dieses operativen Ergebnisses im Vorjahresvergleich. Das Präsidium kann dem Vorstand in Jahren mit auf außerordentlichen exogenen Einflüssen beruhenden schwachen operativen Ergebnissen eine Ermessenstantieme zuteilen.
- Den Vorstandsmitgliedern wird ferner die Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte ermöglicht, seit 2006 mit abweichend vom allgemeinen Führungskräfteprogramm strukturierten eigenen Parametern (Erläuterung 9).

Für die Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen im Jahr 2009 folgende Vergütungen an:

Vergütung des Vorstands						
	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Optionsprogrammen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges*	Gesamt
in EUR						
Wolfgang Mayrhuber	805 000	130 000	1 647 000	-290 087	211 772	2 503 685
Christoph Franz (Vorstand seit 01.06.2009)	350 000	55 250		35 477	79 066	519 793
Stephan Gemkow	575 000	91 000	1 098 000	-193 391	85 806	1 656 415
Stefan Lauer	575 000	91 000	1 098 000	-192 687	102 986	1 674 299
Gesamt	2 305 000	367 250	3 843 000	-640 688	479 630	6 354 192

* Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung in Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsprogrammen, aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegeldern aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

In den derzeit laufenden Optionsprogrammen werden von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien gehalten:

Optionsprogramme				
	Programm 2009	Programm 2008	Programm 2007	Programm 2006
Wolfgang Mayrhuber	17 100	16 740	11 714	-
Christoph Franz	14 060	-	-	-
Stephan Gemkow	11 400	11 160	7 809	-
Stefan Lauer	11 400	10 788	7 809	-

Die auf das Jahr 2009 entfallende anteilige Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der Optionsprogramme ist Bestandteil der Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und ist der Vergütungstabelle zu entnehmen.

Der gesamte beizulegende Zeitwert des Optionsprogramms 2009 betrug für Herrn Mayrhuber zum Ausgabezeitpunkt 517 770 EUR, für Herrn Franz 425 722 EUR, für Herrn Gemkow 345 180 EUR und für Herrn Lauer 345 180 EUR.

Den aktiven Vorstandsmitgliedern sind für den Fall der Beendigung ihrer Tätigkeit vertraglich verschiedene Zusagen erteilt.

Im Geschäftsjahr 2006 wurden Ruhegeld- und Hinterbliebenenbezüge neu geregelt. Für jeden Vorstand wurde zum 1. Januar 2006 ein persönliches Versorgungskonto eingerichtet, auf das die Deutsche Lufthansa AG während der Dauer des Anstellungsverhältnisses jährlich Beiträge in Höhe von jeweils 25 Prozent der vertraglich vereinbarten Jahresvergütung einschließlich der variablen Vergütung zur Verfügung stellt. Seit dem 01. April 2007 werden die Zusagen durch entsprechende Beitragszahlungen in den Lufthansa Pension Trust gedeckt. Dabei richten sich die Anlageregeln des Versorgungskontos nach dem Anlagekonzept, das auch für die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, bleibt die Anwartschaft aus dem Versorgungskonto erhalten und wird beitragsfrei fortgeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalls (Erreichen der Altersgrenze von 65 Jahren

bzw. der vorgezogenen Altersgrenze von 60 bis 65 Jahren oder bei Invalidität) erwerben die Berechtigten ein Versorgungsguthaben in Höhe des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stands des Versorgungskontos. Dabei garantiert Lufthansa eine Mindestleistung in Höhe der bereitgestellten Beiträge. Für die Herren Franz, Gemkow und Lauer wird bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder dessen Witwe wird das Versorgungsguthaben mit Zustimmung des Unternehmens verrentet; auf Antrag des Vorstands oder dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich.

Die Witwenrente beträgt 60 Prozent der Rentenansprüche des Verstorbenen. Tritt der Todesfall während des laufenden Anstellungsverhältnisses ein, erhält die Witwe bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres, mindestens jedoch für die Dauer von sechs Monaten, die Bezüge des Verstorbenen weiter.

Der Aufwand für die im Geschäftsjahr 2009 hierzu erworbenen Pensionsanwartschaften betrug für Herrn Mayrhuber 0,3 Mio. EUR, für Herrn Franz 0,1 Mio. EUR, für Herrn Gemkow 0,2 Mio. EUR und für Herrn Lauer 0,3 Mio. EUR. Der Gesamtbetrag von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR) zuzüglich der Gesamtvergütung gemäß Vergütungstabelle von 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 7,2 Mio. EUR) ist mit einem Betrag von 7,3 Mio. EUR (Vorjahr: 8,5 Mio. EUR) im Personalaufwand enthalten.

Herr Lauer hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch beträgt 45 Prozent der festen Jahresgrundvergütung und erhöht sich für jedes ab dem 1. Januar 2007 beginnende Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied um 3 Prozentpunkte auf maximal 60 Prozent.

Herr Gemkow hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 58. Lebensjahr vollendet hat und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch beträgt 30 Prozent der festen Jahresgrundvergütung und erhöht sich für jedes ab dem 1. Februar 2009 beginnende Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied um 3 Prozentpunkte auf maximal 60 Prozent.

Die Herren Mayrhuber, Gemkow und Lauer haben im Falle ihres Ausscheidens aus dem Vorstand Anspruch auf eine Kompensationszahlung in Höhe von 65 Prozent der letzten Grundvergütung, falls die Deutsche Lufthansa AG das vertraglich vereinbarte zweijährige Wettbewerbsverbot geltend macht. Während dieser Zeit ruhen alle Versorgungsansprüche.

Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrages, die nicht durch einen wichtigen Grund oder durch einen Kontrollwechsel veranlasst ist, wird die Gesellschaft gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als den Wert der Ansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages vergüten, wobei die Zahlungen einschließlich Nebenleistungen zwei Jahresvergütungen nicht übersteigen dürfen (Abfindungshöchstgrenze). Die Berechnung der Abfindungshöchstgrenze bestimmt sich nach der Gesamtvergütung für das letzte volle Geschäftsjahr vor dem Ausscheiden aus dem Vorstand, wie sie im Vergütungsbericht ausgewiesen wird, unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr.

Wird der Vertrag zwischen dem Vorstandsmitglied und der Deutschen Lufthansa AG im Zusammenhang mit einem Kontrollwechsel bei der Gesellschaft beendet, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages. Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich geregelten, zuvor beschriebenen Abfindungshöchstgrenze nicht übersteigen.

Die laufenden Zahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 32,2 Mio. EUR (Vorjahr: 32,7 Mio. EUR).

Aufsichtsrat Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält im Geschäftsjahr 2009 Aufwand für feste Vergütungen für die Aufsichtsratsstätigkeit bei der Deutschen Lufthansa AG in Höhe von 525 TEUR (Vorjahr: 522 TEUR). Variablen Vergütungen fallen für das Geschäftsjahr 2009 nicht an (Vorjahr: 1 174 TEUR), da diese abhängig von der gezahlten Dividende für das Geschäftsjahr sind. Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 76 TEUR (Vorjahr: 109 TEUR) an. Die sonstigen Bezüge des Vorjahres umfassten auch diejenigen Beförderungsvergünstigungen, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergaben.

Außerdem wurden im Jahr 2009 an Herrn Dr. Schlede für seine Beratungsleistung im Zusammenhang mit der Integration der Swiss International Air Lines in den Lufthansa Konzern insgesamt 27 TEUR (Vorjahr: 32 TEUR) gezahlt.

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 50 TEUR (Vorjahr: 39 TEUR) vergütet.

27) Bilanzgewinn

Im Geschäftsjahr 2009 wurde kein Bilanzgewinn ausgewiesen.

28) Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG geforderte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft unter <http://investor-relations.lufthansa.com/de/corporate-governance.html> dauerhaft zugänglich gemacht.

29) Honorar des Abschlussprüfers nach § 319 Abs. 1 HGB

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 319 Abs. 1 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

- Abschlussprüfungsleistungen	2,5 Mio. EUR
- andere Bestätigungsleistungen	0,3 Mio. EUR
- Steuerberatungsleistungen	0,6 Mio. EUR
- sonstige Leistungen	1,3 Mio. EUR
	4,7 Mio. EUR

Versicherung der gesetzlichen Vertreter nach TUG

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.“

Köln, den 2. März 2010

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt.

Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 2. März 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Norbert Vogelpoth
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG
Ehrevorsitzender

Stimmberechtigte Mitglieder des Aufsichtsrats

Dipl.-Ing. Dr.-Ing.

E.h. Jürgen Weber

Ehemaliger Vorsitzender des
Vorstands Deutsche Lufthansa AG
Vorsitzender

Frank Bsirske

Vorsitzender ver.di
Arbeitnehmervertreter
Stellvertretender Vorsitzender

Jacques Aigrain

Ehemaliger Präsident der
Geschäftsleitung Schweizerische
Rückversicherungs-Gesellschaft

John Allan

Chairman DSG International plc.
(bis 31. Dezember 2009)

Dr. Werner Brandt

Mitglied des Vorstands
SAP AG

Bernd Buresch

Koordinator
Enterprise Operation Center
Arbeitnehmervertreter

Jörg Cebulla

Flugkapitän und Mitglied
der Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter

Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter

Dr. Jürgen Hambrecht

Vorsitzender des Vorstands
BASF SE

Ulrich Hartmann

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON AG

Dominique Hiekel

Purser
Arbeitnehmervertreterin

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

Geschäftsführende Gesellschafterin
und Vorsitzende der Geschäftsfüh-
rung TRUMPF GmbH + Co. KG

Eckhard Lieb

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Simon Reimann

Flugbegleiter und Mitglied
der Gewerkschaft UFO
Arbeitnehmervertreter

Marlies Rose

Flight Manager
Arbeitnehmervertreterin

Dr. Klaus G. Schlede

Ehemaliger stellvertretender
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG

Dr. Herbert Walter

Ehemaliger Vorsitzender des
Vorstands Dresdner Bank AG
und ehemaliges Mitglied des
Vorstands Allianz SE

Matthias Wissmann

Präsident des Verbands der
Automobilindustrie (VDA)

Dr. Michael Wollstadt

Leiter IT Entwicklung
Netzmanagement
Arbeitnehmervertreter

Stefan Ziegler

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Vorstand

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands

Christoph Franz

Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands
Ressort Passage
(ab 1. Juni 2009)

Stephan Gemkow

Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen und
Aviation Services

Stefan Lauer

Mitglied des Vorstands
Ressort Verbund-Airlines und
Konzern-Personalpolitik

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31. Dezember 2009

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h.

Jürgen Weber

- a) Allianz Lebensversicherungs-AG
 - Bayer AG
 - Voith AG
 - Willy Bogner GmbH & Co. KGaA (AR-Vorsitz)
- b) LP Holding GmbH (AR-Vorsitz)
 - Tetra Laval Group

Frank Bsirske

- a) IBM Central Holding GmbH
 - RWE AG (stellv. AR-Vorsitz)

Jacques Aigrain

- b) Swiss International Air Lines AG

John Allan

- b) ISS Holding A/S
 - ISS Equity A/S
 - ISS A/S
 - National Grid plc
 - 3i plc

Dr. Werner Brandt

- a) Heidelberger Druckmaschinen AG
- b) QIAGEN N.V.

Bernd Buresch

- a) Lufthansa Systems AG

Dr. Jürgen Hambrecht

- a) Daimler AG

Ulrich Hartmann

- a) E.ON AG (AR-Vorsitz)
- b) Henkel AG & Co. KGaA
 - (Gesellschafterausschuss)

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

- a) Claas KGaA mbH
 - Siemens AG
 - Voith AG

Dr. Herbert Walter

- a) E.ON Ruhrgas AG
- b) Banco BPI S.A.
 - Banco Popular Espaniol S.A.
 - Depfa Bank plc., Dublin

Matthias Wissmann

- a) Seeburger AG (stellv. Vorsitz)

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen
Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

* Konzernmandat

Mandate der Vorstandsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31. Dezember 2009

Wolfgang Mayrhofer

- a) BMW AG
Fraport AG
Lufthansa Technik AG*
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- b) Austrian Airlines AG
HEICO Corp., Florida
Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH (AR-Vorsitz)
SN Airholding SA/NV

Christoph Franz

- a) DF Deutsche Forfait AG
- b) JetBlue Airways Corp.
SWISS International Air Lines AG*

Stephan Gemkow

- a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG* (AR-Vorsitz)
Evonik Industries AG
GfK SE
LSG Lufthansa Service Holding AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Systems AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG* (AR-Vorsitz)
- b) smadeus IT Group S.A.
JetBlue Airways Corp.
WAM Acquisition S.A.

Stefan Lauer

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG*
Lufthansa Cargo AG*
Lufthansa Flight Training GmbH* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG*
Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
- b) AMECO Corp. (stellv. Vorsitz Board of Directors)
Austrian Airlines AG (AR-Vorsitz)
British Midland Ltd.* (Vorsitz Board of Directors)
ESMT European School of Management
and Technology GmbH
Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
SN Airholding SA/NV
Sun Express Günes Ekspres Havacilik
A.S. (stellv. Vorsitz Board of Directors)
SWISS International Air Lines AG*

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen
Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

* Konzernmandat

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG, Von-Gablenz-Str. 2–6, 50679 Köln
Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Kontakt

Frank Hülsmann
Leiter Investor Relations
+49 69 696-2 80 01

Johannes Hildenbrock
+49 69 696-2 80 03

Jobst Honig
+49 69 696-2 80 11

Gregor Schleussner
+49 69 696-2 80 12

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

Weitere Informationen

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.

Umfassende Informationen über die wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa einschließlich Konzern Geschäftsbericht und Zwischenberichte sind aktuell im Internet abzurufen unter:
<http://www.lufthansa.com/investor-relations>

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Jahresabschluss 2009 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG 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.

www.lufthansa.com

www.lufthansa.com/investor-relations

www.lufthansa.com/verantwortung

