

Gesamtaussage zur Risikosituation der Lufthansa Group

Die Risiken und Chancen der Lufthansa Group werden ganz wesentlich von den gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren und den hieraus resultierenden Einflüssen auf die Luftverkehrsmärkte und den Wettbewerb geprägt. Die Entwicklung der externen Parameter ist vor allem unter dem anhaltenden Einfluss der Staats- und Schuldenkrise in Europa mit hohen Unsicherheiten behaftet. Für das Jahr 2013 wird daher mit weiter rückläufigen Wachstumsraten gerechnet. Für die Zukunft werden höhere Volatilitäten erwartet als bisher beobachtet.

Die Treibstoffpreise haben sich 2012 nach einem vorübergehenden Rückgang im ersten Quartal wieder auf ein, gemessen an der konjunkturellen Ausgangslage, hohes Niveau entwickelt und sich nur wenig von den reduzierten Wachstumsaussichten beeinflussen lassen. Anders als in den Vorjahren haben sich jedoch die Hedge-Ergebnisse deutlich zurückgebildet. Für 2013 rechnen wir auf Basis der aktuellen Terminkurse nicht mehr mit positiven Marktwerten aus den abgeschlossenen Sicherungen. Belastungen ergeben sich auch aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in Europa in den Emissionshandel, wenngleich die Eindeckung mit den notwendigen Zertifikaten günstiger erfolgen konnte als ursprünglich angenommen. Deutlich belastungsdämpfend wirkt hier aber die jüngst von der EU zunächst für 2013 verkündete Beschränkung des Emissionshandels auf Flüge innerhalb des Gemeinschaftsraums.

Die Lufthansa Group baut in diesem Umfeld weiter auf ihre Fähigkeit, Kapazitäten und Ressourcen flexibel den sich ändernden Marktbedingungen anpassen sowie Kosten senken zu können. Das konzernweite Zukunftsprogramm SCORE trägt zusätzlich dazu bei, die Kosten auf Basis veränderter Strukturen zu senken und auch die Ertragskraft nachhaltig und strukturell zu verbessern.

Trotz der angespannten Ertragslage und hoher Investitionen erwartet der Konzern, das Investment Grade Rating halten zu können.

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

Beschreibung des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 5 und § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB

Grundzüge des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Das interne Kontrollsystem im Lufthansa Konzern umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Es orientiert sich am „COSO“-Modell (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Seit dem Bilanzstichtag haben sich keine maßgeblichen Änderungen ergeben.

Die Gesamtverantwortung für das zur Risikoabsicherung erforderliche interne Kontrollsystem liegt beim Vorstand der Deutschen Lufthansa AG, der den Umfang und die Ausrichtung der eingerichteten Systeme anhand spezifischer Anforderungen im Lufthansa Konzern ausgestaltet.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente des internen Überwachungssystems. Neben manuellen Prozesskontrollen – wie zum Beispiel dem „Vier-Augen-Prinzip“ – sind auch die maschinellen IT-Prozesskontrollen ein wesentlicher Teil der prozessintegrierten Maßnahmen.

Der Aufsichtsrat, hier insbesondere der Prüfungsausschuss und die zentrale Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG, sowie die dezentralen internen Revisionen in den Konzerngesellschaften sind mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem im Lufthansa Konzern eingebunden.

Der Prüfungsausschuss der Deutschen Lufthansa AG überwacht auf Grundlage des § 107 Abs. 3 AktG die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems.

Der Konzernabschlussprüfer und sonstige Prüfungsorgane, wie zum Beispiel die steuerliche Betriebsprüfung, sind mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das Kontrollumfeld des Lufthansa Konzerns einbezogen. Insbesondere die Prüfung der Konzernabschlüsse durch den Konzernabschlussprüfer beziehungsweise die Prüfung der einbezogenen Formularabschlüsse der Konzerngesellschaften bilden die wesentlichen prozessunabhängigen Überwachungsmaßnahmen im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess.

Das interne Kontrollsystem als Bestandteil des Risikomanagement-Systems ist mit Bezug auf die Konzernrechnungslegung auf das Risiko der Falschaussage in der Konzernbuchführung sowie in der externen Berichterstattung ausgerichtet.

Ziel des internen Kontrollsystems des Rechnungslegungsprozesses ist es, durch die Implementierung von Kontrollen hinreichende Sicherheit zu gewährleisten, dass trotz der identifizierten Risiken ein regelungskonformer Konzernabschluss erstellt wird.

Weitere Erläuterungen zum Risikomanagement-System des Lufthansa Konzerns finden Sie im Abschnitt „**Risiko- und Chancenmanagement-System**“ des Risiko- und Chancenberichts ab [S. 104](#).

Wesentliche Strukturen, Prozesse und Kontrollen

Die Bilanzierungsrichtlinien des Lufthansa Konzerns regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Lufthansa Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Neben allgemeinen Bilanzierungsgrundsätzen und -methoden sind vor allem Regelungen zu Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Cashflow-Rechnung und Segmentberichterstattung bei Einhaltung der in der EU geltenden Rechtslage getroffen. Für inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben.

Die auf die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Konzernrechnungsbilanzung 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 sowie Vermögenswerte und Schulden im Konzernabschluss zutreffend angesetzt, bewertet und ausgewiesen werden. Die Regelungsaktivitäten stellen ebenfalls sicher, dass durch die Buchungsunterlagen verlässliche und nachvollziehbare Informationen zur Verfügung gestellt werden.

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) reduzieren die Risiken aus dolosen Handlungen.

Die konzerninternen Richtlinien regeln auch konkrete formale Anforderungen an den Konzernabschluss. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises sind auch die Bestandteile der durch die Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtspakete und ihre Übermittlung an das zentrale Konsolidierungssystem im Detail festgelegt. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes und die Anwendung eines konzernweit einheitlichen

Kontenrahmens. Die konzerninternen Richtlinien enthalten weiterhin zum Beispiel konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen. Die konzernweite Saldenabstimmung findet weltweit über eine internetbasierte Plattform statt.

Auf Konzernebene umfassen die spezifischen Kontrollaktivitäten zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Konzernrechnungsbilanzung die Analyse und gegebenenfalls Korrektur der durch die Konzerngesellschaften vorgelegten Einzelabschlüsse unter Beachtung der von den Abschlussprüfern erstellten Berichte beziehungsweise der hierzu geführten Abschlussbesprechungen. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der von den einzelnen Konzernunternehmen vorgelegten Berichtspakete werden durch einen Prüfungsvermerk der jeweiligen Abschlussprüfer bestätigt. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Konzernebene gegebenenfalls korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht. Änderungen bereits abgeschlossener Abschlussbestandteile sind dann nur noch durch systemtechnische Freigabe durch die für den Konzernabschluss zuständige Abteilung möglich. Mit der zentralen Kontrolle durchgeführter Werthaltigkeitstests für die aus Konzernsicht spezifischen zahlungsmittelgenerierenden Geschäftseinheiten wird die Anwendung einheitlicher und standardisierter Bewertungskriterien sichergestellt.

Der Regelungsumfang erstreckt sich auf Konzernebene unter anderem auch auf die zentrale Festlegung der für die Bewertung von Pensionsrückstellungen anzuwendenden Parameter. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden durch externe Dienstleister erstellt. Darüber hinaus erfolgt auf Konzernebene die Aufbereitung und Aggregation der Daten für die Erstellung externer Informationen im Anhang und Lagebericht. Zudem verfolgt das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem auch das Ziel, dass der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG in Übereinstimmung mit den handelsrechtlichen Vorschriften nach HGB erstellt wird.

Die rechnungslegungsrelevanten Prozesse werden prozessunabhängig regelmäßig durch die Konzernrevision beziehungsweise die dezentralen internen Revisionen in den Konzerngesellschaften überprüft.

Einsatz von IT-Systemen

Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt lokal beziehungsweise unter Nutzung konzerner Shared Service Center in den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften im Wesentlichen durch lokale Buchhaltungssysteme des Herstellers SAP.

Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG werden durch die Konzerngesellschaften die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen ergänzt, die dann durch die Konzerngesellschaften mittels einer automatisierten Übertragung über entsprechende Schnittstellen oder mittels eines Erfassungsmoduls in die Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS eingestellt werden. Durch den Konzernabschlussprüfer wurde SAP SEM-BCS bei Einführung einer gesonderten Systemprüfung unterzogen. Durchgeführte Systemanpassungen unterliegen der regelmäßigen Prüfung des Abschlussprüfers.

In SAP SEM-BCS werden sämtliche Konsolidierungsvorgänge zur Erstellung des Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG, wie zum Beispiel die Kapitalkonsolidierung, die Schuldenkonsolidierung sowie die Aufwands- und Ertragseliminierung einschließlich der Equity-Bewertung, generiert und vollständig dokumentiert. Die Konsolidierung erfolgt in einem Schritt.

Sämtliche Bestandteile des Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG einschließlich der Anhangangaben werden aus dem Konsolidierungssystem SAP SEM-BCS entwickelt.

Die im Bereich Rechnungslegung verwendeten IT-Systeme sind durch spezielle Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Zugriffe geschützt.

Einschränkende Hinweise

Das interne Kontroll- und Risikomanagement-System ermöglicht durch die im Lufthansa Konzern festgelegten Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen die vollständige Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmensbezogenen Sachverhalten sowie deren sachgerechte Darstellung in der Konzernrechnungslegung.

Insbesondere persönliche Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen, kriminelle Handlungen involvierter Personen oder sonstige Umstände können die Wirksamkeit und Verlässlichkeit des eingesetzten internen Kontroll- und des Risikomanagement-Systems einschränken, sodass auch die konzernweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Konzernrechnungslegung gewährleisten kann.

Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutsche Lufthansa AG und die in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogenen wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen und/oder faktischen Kontrolle der Deutschen Lufthansa AG stehen.

Nachtragsbericht

Lufthansa Group investiert in moderne Flotte

Im Februar 2013 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG dem Aufsichtsrat den Kauf von insgesamt 108 neuen Flugzeugen für den Konzern empfohlen. Insgesamt sollen acht Langstreckenflugzeuge sowie 100 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge von Airbus und Boeing für die Lufthansa Group beschafft werden. Der Entscheid, um welche Flugzeugtypen es sich handeln wird, ist Gegenstand laufender Gespräche mit den jeweiligen Herstellern. Der Listenpreis der Bestellung beträgt rund 9 Mrd. EUR. Die Auslieferungen erstrecken sich über den Zeitraum von 2015 bis 2025. Damit erwartet die Lufthansa Group bis Ende 2025 die Auslieferung von insgesamt 239 Flugzeugen mit einem Bestellvolumen von insgesamt 23 Mrd. EUR nach Listenpreisen.

Lufthansa Group beschließt strukturelle Veränderungen

Ebenfalls im Februar 2013 wurden weitere SCORE-Maßnahmen beschlossen, die Auswirkungen auf Mitarbeiter und Unternehmensstruktur haben werden. Mehrere Standorte sollen geschlossen werden. Darunter die Hauptverwaltung in Köln mit 365 Arbeitsplätzen und der Unternehmenssitz der Lufthansa Revenue Services GmbH (LRS) in Norderstedt. Davon sind ebenfalls etwa 350 Arbeitsplätze betroffen. Beide Maßnahmen sollen bis 2017 umgesetzt werden. Von den rund 200 Arbeitsplätzen der Konzernverwaltung im Bereich Financial Services am Standort Hamburg sollen 80 Prozent in ein spezialisiertes Dienstleistungszentrum überführt werden. Die geplanten Maßnahmen sollen im ersten Quartal mit den Arbeitnehmervertretern diskutiert und beraten werden.

Im Rahmen der Restrukturierung des Regionalsegments der Lufthansa Passage prüft Lufthansa CityLine die Verlagerung ihrer Zentrale von Köln nach München. Hintergrund sind Überlegungen, den Sitz der Verwaltung mit dem operationellen Schwerpunkt der Lufthansa CityLine in München zusammenzuführen. Davon wären rund 300 Mitarbeiter betroffen. Eine Entscheidung diesbezüglich ist noch nicht gefallen.

Streikaufkommen an Regionalflughäfen beeinträchtigt Flugbetrieb

Die ersten zwei Monate des Jahres 2013 waren von einem ungewöhnlich hohen Streikaufkommen Dritter gekennzeichnet, welches den Betriebsablauf einiger Konzerngesellschaften beeinträchtigte. Im Rahmen der Tarifverhandlungen für die Beschäftigten der privaten Sicherheitsdienste rief die Gewerkschaft ver.di mehrfach zu Streiks auf. Die Folge waren mehrere hundert Flugausfälle an den Flughäfen Hamburg, Düsseldorf und Köln zu unterschiedlichen Zeitpunkten.