

Deutsche Lufthansa AG Lagebericht 2010

Nach dem starken Einbruch im Jahr 2009 erholte sich die Weltwirtschaft 2010 überraschend schnell, vor allem im ersten Halbjahr. Maßgeblich hierfür war insbesondere die expansive Geld- und Fiskalpolitik vieler Länder. Zugleich legte der Welthandel deutlich zu. Die wirtschaftliche Erholung verlief jedoch insgesamt heterogen und wurde vor allem von den lateinamerikanischen und asiatischen Schwellenländern getragen. Wegen zurückgehender Impulse des Lagerzyklus sowie der auslaufenden Konjunkturprogramme und der notwendigen Konsolidierung einiger Länder schwächte sich die Erholung im zweiten Halbjahr leicht ab. Auch das Wachstum des Welthandels büßte an Tempo ein. Überlagert wurde die wirtschaftliche Entwicklung von internationalen Währungskonflikten, die Sorge für den Welthandel hervorrufen. Insgesamt wird für das Gesamtjahr 2010 dennoch von einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 4,1 Prozent ausgegangen (Vorjahr: –2,1 Prozent).

Die europäische Wirtschaft entwickelte sich Anfang des Jahres auch wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse eher moderat, seit dem zweiten Quartal dann aber positiv. Allerdings besteht eine große Heterogenität innerhalb der Länder Europas. Von der weltwirtschaftlichen Erholung profitierten vor allem die exportorientierten Volkswirtschaften, allen voran Deutschland. Spanien, Irland, Italien und Griechenland erholen sich unter anderem aufgrund fehlender Anpassungsprozesse in der Bauwirtschaft und im Finanzsektor sowie der angespannten Lage der Staatsfinanzen langsamer. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts wird für Europa auf 1,8 Prozent prognostiziert. Für Deutschland wird ein Wachstum von 3,6 Prozent erwartet.

Einhergehend mit der allgemeinen wirtschaftlichen Wiederbelebung hat sich auch der globale Passagier- und Luftfrachtverkehr 2010 schnell von der Krise erholt. Seit Anfang des Jahres verzeichnete er trotz der europäischen Luftraumsperrung im April ein rasantes Wachstum. Bis zur Jahresmitte stieg der Absatz im weltweiten Passagier- und Frachtverkehr bereits wieder auf das Niveau von Anfang 2008 an. Nach aktuellen Berichten der IATA hat die Airline-Industrie im Jahr 2010 einen Zuwachs von 8,2 Prozent im internationalen Passagierverkehr und 20,6 Prozent im internationalen Frachtverkehr erzielt. Die während der Krise eingebrochenen Durchschnittserlöse erholten sich allerdings nur zögerlich und liegen zum Teil noch deutlich unter Vorkrisenniveau.

Als wichtigster Ergebnistreiber der Netzwerk-Airlines hat das hochwertige Geschäft mit First- und Business Class-Kunden im Langstreckenbereich wieder kräftig zugelegt, insbesondere in Asien. Der innereuropäische Flugverkehr verzeichnete hingegen nur eine verzögerte Erholung.

Bis zum Oktober 2010 legte der Ticketverkauf für First und Business Class im internationalen Verkehr um 9,3 Prozent zu, wobei das Wachstum im innereuropäischen Verkehr lediglich bei 3,0 Prozent lag. Insgesamt rechnet die IATA für das Geschäftsjahr 2010 nach mehrmaligen Prognosekorrekturen nunmehr mit einem branchenweiten Gewinn in Höhe von 15,1 Mrd. USD (Vorjahr: –9,9 Mrd. USD).

Die Deutsche Lufthansa AG konnte im Geschäftsjahr 2010 ihre Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 5,4 Prozent steigern. Sehr erfreulich war die Entwicklung der Verkehrserlöse, die um 13,0 Prozent oder 1,6 Mrd. EUR zunahmen. Gleichzeitig mussten aber allein beim Treibstoff 0,9 Mrd. EUR mehr aufgewendet werden als im Vorjahr. Das betriebliche Ergebnis erholte sich dennoch deutlich und stieg um 634 Mio. EUR auf 230 Mio. EUR. Nach Bereinigung um die in beiden Jahren wirksamen Sondereffekte ergibt sich eine Ergebnisverbesserung von 601 Mio. EUR.

59 Millionen Passagiere befördert Die Zahl der beförderten Fluggäste stieg im Geschäftsjahr 2010 um 5,9 Prozent auf 59 Millionen Passagiere an. Dabei wurden die Kapazitäten um insgesamt 3,1 Prozent aufgestockt. Das erweiterte Angebot traf auf eine noch stärker gestiegene Nachfrage, sodass der Absatz um 5,4 Prozent zunahm. In der Folge stieg die Auslastung um 1,7 Prozentpunkte auf 79,4 Prozent. Kapazitäten wurden in diesem Jahr in allen Verkehrsgebieten mit Ausnahme von Asien/Pazifik ausgebaut. Hier wurden die Kapazitäten geringfügig um 0,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr reduziert.

Durchschnittserlöse deutlich über Vorjahresniveau

Im Jahr 2010 stiegen die Durchschnittserlöse deutlich um 7,3 Prozent über den Vorjahreswert. Bei einer Absatzerhöhung von 5,4 Prozent erwirtschaftete das Unternehmen Verkehrserlöse in Höhe von 13,5 Mrd. EUR, das sind 13,0 Prozent mehr als vor einem Jahr. Die anderen Betriebserlöse liegen mit 267 Mio. EUR ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau. Insgesamt erreichten die Umsatzerlöse 13,8 Mrd. EUR und lagen damit 13,1 Prozent über dem Vorjahr.

Europa einschließlich Deutschland

Im Verkehrsgebiet Europa (einschließlich Deutschland) flogen 44,7 Mio. Fluggäste mit Lufthansa, das waren 6,2 Prozent mehr als vor einem Jahr (bei angepasster Verkehrsgebietsdefinition). Die Kapazitätsausweitung von 4,4 Prozent traf auf eine um 8,6 Prozent gestiegene Nachfrage. Infolgedessen stieg die Auslastung um 2,8 Prozentpunkte auf 70,8 Prozent. Die Verkehrserlöse erhöhten sich wieder gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR, die Durchschnittserlöse dagegen sanken erneut um 5,8 Prozent.

Nordamerika Auf den Nordatlantikstrecken stieg die Zahl der beförderten Fluggäste um 1,8 Prozent auf 5,7 Millionen Gäste. Bei einem gegenüber dem Vorjahr um 2,1 Prozent ausgeweitetem Angebot stieg der Absatz im Vergleich zum Vorjahr nur um 1,9 Prozent. In der Folge sank der Sitzladefaktor leicht um 0,2 Prozentpunkte auf 84,9 Prozent. Die Verkehrserlöse stiegen um 21,0 Prozent auf 3,1 Mrd. EUR wohingegen sich die Durchschnittserlöse nur um 18,8 Prozent gegenüber Vorjahr erhöhten.

Südamerika Im Verkehrsgebiet Südamerika stieg die Zahl der Fluggäste um 6,2 Prozent auf 0,9 Millionen. Der Absatz nahm gegenüber dem Vorjahr um 7,3 Prozent zu. Die um 5,7 Prozent erhöhten Kapazitäten konnten somit vollständig am Markt abgesetzt werden. Der Sitzladefaktor stieg in der Folge um 1,2 Prozentpunkte auf 83,1 Prozent. Während die Verkehrserlöse um 21,3 Prozent anstiegen, erhöhten sich die Durchschnittserlöse nur um 13,0 Prozent.

Nahost Im Verkehrsgebiet Nahost stieg die Zahl der Fluggäste bei einer um 8,4 Prozent aufgestockten Kapazität signifikant um 13,7 Prozent auf 1,7 Millionen an. Der Absatz erhöhte sich ebenfalls deutlich um 12,5 Prozent. Der Sitzladefaktor stieg gegenüber Vorjahr um 2,6 Prozentpunkte auf 71,5 Prozent. In der Folge erhöhten sich die Verkehrserlöse deutlich um 20,2 Prozent. Die Durchschnittserlöse dagegen stiegen gegenüber Vorjahr moderat um 6,9 Prozent.

Afrika Im Verkehrsgebiet Afrika konnte Lufthansa die Zahl der beförderten Passagiere bei nochmals deutlich erhöhtem Angebot (+11,5 Prozent) ebenfalls deutlich um 10,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr steigern. Der Absatz stieg lediglich um 10,2 Prozent an. In der Folge sank die Auslastung leicht um 0,9 Prozentpunkte auf 74,8 Prozent. Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 6,9 Prozent, wohingegen sich die Verkehrserlöse mit einem deutlichen Anstieg von 17,8 Prozent auf 611 Mio. EUR erhöhten.

Asien/Pazifik Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik stieg die Zahl der Fluggäste auf 4,4 Millionen gegenüber Vorjahr (+3,4 Prozent). Die leichte Kapazitätsreduktion von 0,7 Prozent traf auf eine um 3,9 Prozent gestiegene Nachfrage. Der Sitzladefaktor erhöhte sich in der Folge um 3,7 Prozent auf 85,1 Prozent. Die Durchschnittserlöse stiegen signifikant um 18,6 Prozent gegenüber Vorjahr. Auch die Verkehrserlöse erholten sich und lagen mit 3,0 Mrd. EUR deutlich über dem Vorjahr.

Aufwands- und Ertragsentwicklung Während die betrieblichen Erträge insgesamt um 12,2 Prozent anstiegen, erhöhten sich die betrieblichen Aufwendungen nur unterproportional um 7,5 Prozent. Das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich daher gegenüber dem Vorjahr um 634 Mio. EUR und betrug insgesamt 230 Mio. EUR (Vorjahr: -404 Mio. EUR).

Bereinigt um die in beiden Geschäftsjahren im Ergebnis enthaltenen unterschiedlichen, von Jahr zu Jahr stark schwankenden Effekte – hauptsächlich aus Zuschreibungen zu Finanzanlagen, Rückstellungsaufösungen und anderen Sondereffekten – verbleibt eine Ergebnisverbesserung von 601 Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse stiegen um 13,1 Prozent auf 13,8 Mrd. EUR. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren die um 13,0 Prozent auf 13,5 Mrd. EUR gestiegenen Erlöse aus Verkehrsleistungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge verzeichneten ebenfalls einen Anstieg auf 2,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,9 Mrd. EUR).

Dieser Anstieg ist auf die Zuschreibung zum Beteiligungsbuchwert der LSG AG zurückzuführen. Dieser Effekt wird insbesondere durch gesunkene Kursgewinne aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt und der Stichtagskursbewertung und durch gesunkene Erträge aus Schadenersatz gemindert.

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen 15,5 Mrd. EUR und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Prozent. Ursache hierfür war im Wesentlichen der Anstieg des Materialaufwands um 1,0 Mrd. EUR.

Der Materialaufwand erreichte 9,5 Mrd. EUR und macht nun 60,9 Prozent der gesamten betrieblichen Aufwendungen aus (Vorjahr: 58,8 Prozent). Der Anstieg des Materialaufwands um 1,0 Mrd. EUR entfiel hauptsächlich auf den Treibstoffaufwand, der um 37,7 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR anstieg. Auch bereinigt um die Abschreibung der Treibstoffprämien und die Auflösung von Drohverlustrückstellung erhöhte sich der Treibstoffaufwand um 37,2 Prozent. Der bereinigte Anstieg ist zu 2,3 Prozent auf den Mengenanstieg und zu 20,5 Prozent auf gestiegene USD-Treibstoffpreise (einschließlich Sicherungsergebnis) zurückzuführen. Zusätzlich kostensteigernd wirkte sich der USD-Währungseffekt im Jahresdurchschnitt aus.

Ohne das positive Preissicherungsergebnis von 44 Mio. EUR wäre der Treibstoffaufwand noch höher ausgefallen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen blieben nahezu unverändert (+ 1,2 Prozent) gegenüber dem Vorjahr bei 6,1 Mrd. EUR.

Weiterhin stellen die Gebühren mit 2,6 Mrd. EUR die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Infolge des Anstiegs der Zahl der beförderten Passagiere sowie gestiegener Preise erhöhten sich sowohl die Flugsicherungsgebühren um 6,4 Prozent, die Fluggastgebühren um 11,6 Prozent und die Abfertigungsgebühren um 6,7 Prozent. Insgesamt ergab sich ein Anstieg der Gebührenposition um 6,9 Prozent.

Die Aufwendungen für bezogene Technik-Leistungen fielen mit 1,4 Mrd. EUR nur um 2,8 Prozent höher aus als im Vorjahr.

Die überwiegend an die Regionalpartner im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts zu entrichtenden Charteraufwendungen sanken gegenüber dem Vorjahr um 24,7 Prozent auf 0,8 Mrd. EUR. Grund dafür sind unter anderem die langsam greifenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Regionalkonzepts. Die Aufwendungen für Operating Leases dagegen stiegen um 30,4 Prozent auf 319 Mio. EUR.

Für das Personal wendete Lufthansa im Geschäftsjahr 2010 insgesamt 2,6 Mrd. EUR auf, das waren 4,0 Prozent weniger als vor einem Jahr.

Bei einer im Jahresdurchschnitt nahezu gleichbleibenden Personalzahl (−0,3 Prozent) stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter um 4,7 Prozent. Die Sozialabgaben erhöhten sich ebenfalls um 6,7 Prozent auf 276 Mio. EUR. Die Aufwendungen für die Altersversorgung dagegen gingen um 40,9 Prozent auf 310 Mio. EUR zurück. Dieser Rückgang liegt im Wesentlichen an der ab Einführung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) getrennten Erfassung von Personal- und Zinsaufwand im Zusammenhang mit der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen.

Die Abschreibungen stiegen im Geschäftsjahr 2010 um 11 Mio. EUR beziehungsweise 2,2 Prozent auf 513 Mio. EUR an.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen 3,0 Mrd. EUR, sie lagen damit um 7,7 Prozent beziehungsweise 215 Mio. EUR über dem Vorjahresbetrag. Ursache hierfür waren insbesondere die stark gestiegenen Kursverluste aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt und der Stichtagskursbewertung, gestiegene Verkaufsprovisionen sowie gestiegene Aufwendungen für Serviceleistungen und Kreditkartenprovisionen. Der Anstieg wurde zum Teil durch gesunkene Ausgaben für Marketing und Verkaufsförderung, gesunkene Aufwendungen für Reservierungssysteme, rückläufige Wertberichtigungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens sowie gesunkene sonstige betriebliche Aufwendungen kompensiert.

Wieder positives Finanzergebnis Das Finanzergebnis liegt mit 488 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahresergebnis von 298 Mio. EUR. Es setzt sich 2010 aus einem positiven Beteiligungsergebnis von 889 Mio. EUR (Vorjahr: 476 Mio. EUR), einem negativen Zinssaldo von 137 Mio. EUR (Vorjahr: 20 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von −264 Mio. EUR (Vorjahr: −158 Mio. EUR) zusammen.

Der Anstieg des Beteiligungsergebnisses um 413 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die erhebliche Ergebnisverbesserung der Lufthansa Cargo AG zurückzuführen, die nach einem Vorjahresverlust von 116 Mio. EUR einen Gewinn von 334 Mio. EUR ausweisen konnte. Auch das Ergebnis der LSG Lufthansa Service Holding AG steigerte sich deutlich auf 20 Mio. EUR, nachdem im Vorjahr ein Verlust von 36 Mio. EUR zu übernehmen war. Der Gewinn der Lufthansa Technik AG blieb mit 261 Mio. EUR nahezu unverändert.

Die Lufthansa Commercial Holding GmbH (89 Mio. EUR), die Delvag Luftversicherungs-AG (13 Mio. EUR) und die Lufthansa Flight Training GmbH (20 Mio. EUR) trugen mit höheren Gewinnen ebenfalls zum verbesserten Beteiligungsergebnis bei. Demgegenüber fiel der Gewinn der Lufthansa Cityline GmbH (1 Mio. EUR) deutlich niedriger als im Vorjahr aus. Die Lufthansa Systems AG verzeichnete einen Verlust von 10 Mio. EUR, nachdem sie für 2009 noch einen Gewinn von 12 Mio. EUR abführen konnte. Positiv auf das Beteiligungsergebnis wirkten die über die Air Trust AG vereinnahmte Dividende der Swiss International Air Lines AG (65 Mio. EUR), der Eurowings Luftverkehrs AG (33 Mio. EUR) und der Fraport AG (9 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden von den 10 österreichischen Leasinggesellschaften 31 Mio. EUR abgeführt.

Der Zinssaldo betrug im Geschäftsjahr 2010 −137 Mio. EUR (Vorjahr: −20 Mio. EUR). Die leicht gesunkenen Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr. Die Verschlechterung des Zinssaldos ist neben der Aufnahme neuer Finanzverbindlichkeiten vor allem auf die nach BilMoG ab dem 1. Januar 2010 im Zinsaufwand auszuweisende Aufzinsung der Rückstellungen (98 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit −264 Mio. EUR um 106 Mio. EUR über Vorjahresniveau. Dies ist insbesondere auf Wertberichtigungen von Finanzanlagen in Höhe von insgesamt 264 Mio. EUR (Vorjahr: 158 Mio. EUR) zurückzuführen, darunter 50 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der LHBD Holding Limited, 80 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der Eurowings Luftverkehrs AG, 30 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der Air Dolomiti S.p.A.L.A.R.E., 71 Mio. EUR auf Ausleihungen an die British Midland Airways Limited und 28 Mio. EUR auf eine langfristige Zinsforderung an die LSG Sky Chefs Inc.

Außerordentliches Ergebnis Im außerordentlichen Ergebnis in Höhe von −37 Mio. EUR werden die Ergebniswirkungen aus der im Zuge des BilMoG erforderlichen Neubewertung von Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen. Bezogen auf die in diesem Zusammenhang ebenfalls vorzunehmende Neubewertung der Pensionsrückstellungen für Alters- und Übergangsversorgung sowie des dazugehörigen Deckungsvermögens macht die Deutsche Lufthansa AG von dem gesetzlichen Wahlrecht Gebrauch, die daraus zusätzlich zu erfassenden Verpflichtungen von insgesamt 462 Mio. EUR verteilt über 15 Jahre ergebniswirksam zu erfassen. Der sich daraus für 2010 ergebende Aufwand von 31 Mio. EUR ist im oben genannten außerordentlichen Ergebnis enthalten.

Außerordentliches Ergebnis, Finanzergebnis und betriebliches Ergebnis addieren sich zu einem Vorsteuergewinn von 681 Mio. EUR (Vorjahr: Vorsteuerverlust von 106 Mio. EUR).

Positives Bilanzergebnis Nach Abzug von Steuern in Höhe von 198 Mio. EUR ergab sich im Jahr 2010 ein Jahresüberschuss von 483 Mio. EUR. Nach Einstellung von 208 Mio. EUR in die freien Gewinnrücklagen, weist die Deutsche Lufthansa AG einen Bilanzgewinn von 275 Mio. EUR aus.

Operativer Cashflow stark gestiegen Der operative Cashflow, definiert als Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, erreichte 1,0 Mrd. EUR und liegt damit 1,0 Mrd. EUR über dem des Vorjahres.

Lufthansa hat im Geschäftsjahr 2010 wieder 1.256 Mio. EUR (Vorjahr: 943 Mio. EUR) in Flugzeuge und Anzahlungen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 347 Mio. EUR auf Anzahlungen. Lufthansa hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter wieder flüssige Mittel in Höhe von 278 Mio. EUR langfristig an den Lufthansa Pension Trust zur Anlage in verschiedene Renten- und Aktienfonds übertragen. Diese Dotierung ist gemäß der BilMoG-Regelungen ab dem Geschäftsjahr 2010 mit den Rückstellungen zu saldieren. Insgesamt ergab sich aus getätigten Investitionen, Einnahmen aus Anlagenabgängen sowie Verkäufen von Wertpapieren ein Mittelabfluss von 1,6 Mrd. EUR. Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich in der Folge nur um 0,5 Mrd. EUR. Bei einem operativen Cashflow von 1,0 Mrd. EUR und Bruttoinvestitionen von 2,5 Mrd. EUR steigt die Innenfinanzierungsquote nunmehr deutlich auf 39,9 Prozent (Vorjahr: -0,6 Prozent).

Bilanzsumme deutlich gesenkt Die Veränderungen innerhalb der Bilanzstruktur sind zum einen durch die nach BilMoG veränderten Ausweis- und Bewertungsvorschriften und zum anderen durch die deutliche Verbesserung des operativen Geschäfts gekennzeichnet. Die Bilanzsumme sank um 4,1 Prozent oder 791 Mio. EUR auf 18,4 Mrd. EUR. Grund hierfür ist das ab 2010 für Deckungsvermögen und Pensionsverpflichtungen geltende Saldierungsgebot. Bei einem in der Folge um 2,0 Mrd. EUR gesunkenen Anlagevermögen erhöhte sich das Umlaufvermögen einschließlich des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens um 1,3 Mrd. EUR.

Der Rückgang des Finanzanlagevermögens um 2,5 Mrd. EUR ist im Wesentlichen auf die nach BilMoG ab dem Geschäftsjahr 2010 vorzunehmende Saldierung des zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögens mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen in Höhe von 3,5 Mrd. EUR zurückzuführen. Gegenläufig hierzu erhöhten sich innerhalb der Finanzanlagen Anteile an verbundenen Unternehmen, unter anderem aufgrund durchgeführter Kapitalerhöhungen bei der Lufthansa Malta Holding Ltd. (200 Mio. EUR), der LSG Lufthansa Service Holding AG (300 Mio. EUR) sowie der Lufthansa SICAV-FIS (217 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden neun österreichischen Leasing-Gesellschaften mittels Sacheinlage in Form von Flugzeugen (206 Mio. EUR) gegründet.

Eine Zuschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der LSG Lufthansa Service Holding AG (200 Mio. EUR) erhöhte ebenfalls die Anteile an verbundenen Unternehmen. Rückgänge bei den Beteiligungen und sonstigen Finanzanlagen resultierten aus Abschreibungen der Beteiligungsbuchwerte der Eurowings Luftverkehrs AG (80 Mio. EUR) und der Air Dolomiti S.p.A.L.A.R.E. (30 Mio. EUR). Eine in 2010 erfolgte Kapitalerhöhung bei der LHBD Holding Limited (50 Mio. EUR) wurde ebenfalls wertberichtigt.

Des Weiteren gingen die Beteiligungen aufgrund der Einbringung der Anteile an der Fraport AG in den Lufthansa Pension Fond (266 Mio. EUR) und in die Lufthansa SICAV-FIS (52 Mio. EUR) zurück. Anteile der Sun Express (46 Mio. EUR) und ein Schuldscheindarlehen (100 Mio. EUR) wurden ebenfalls in die Lufthansa SICAV-FIS eingebracht. Innerhalb der Ausleihungen standen dem Anstieg der Ausleihungen an verbundene Unternehmen (295 Mio. EUR), Abgänge von Ausleihungen an verbundene Unternehmen (717 Mio. EUR) gegenüber.

Die flüssigen Mittel und Wertpapiere stiegen insbesondere aufgrund der deutlich verbesserten Geschäftsentwicklung um 1,1 Mrd. EUR auf jetzt 3,1 Mrd. EUR. Die Anlage erfolgt im Wesentlichen in Geldmarktfonds (396 Mio. EUR) sowie in sonstigen Wertpapieren (590 Mio. EUR).

In der Bilanzstruktur ergab sich daraus eine leichte Verschiebung zu Lasten des Anlagevermögens, das nunmehr 71,7 Prozent der Bilanzsumme ausmacht (Vorjahr: 79,4 Prozent).

Auf der Passivseite hat das Eigenkapital aufgrund der erfolgsneutralen Umbewertung nach BilMoG sowie aufgrund des Jahresüberschuss aus dem Geschäftsjahr 2010 um 524 Mio. EUR zugenommen und beträgt nunmehr 3,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,3 Mrd. EUR).

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich um 3,6 Prozentpunkte auf 21,1 Prozent.

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital sank im Wesentlichen aufgrund der ab dem Berichtsjahr anzuwendenden BilMoG-Regelungen und dem damit verbundenen Saldierungsgebot von Deckungsvermögen mit den dazugehörigen Pensionsverpflichtungen um 2,6 Mrd. EUR.

Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme sank infolgedessen um 8,4 Prozentpunkte und beträgt nunmehr 58,9 Prozent (Vorjahr: 67,3 Prozent). Das Anlagevermögen ist zu 82,1 Prozent (Vorjahr: 84,8 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

Die bilanzielle Nettoverschuldung beträgt 539 Mio. EUR (Vorjahr: 1,31 Mrd. EUR). Unter Berücksichtigung des Barwerts der ausstehenden, nicht bilanzierten Finanz-Leasingraten, ergibt sich eine reduzierte Nettoverschuldung von 563 Mio. EUR (Vorjahr: 1,34 Mrd. 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 vom Konzernergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr. Die Details zur Vergütung der Organe sind im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG (Erläuterung 27) 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 Luftverkehrsnachweisicherungsgesetz (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 2010 waren im Aktienregister der Deutschen Lufthansa AG 31,5 Prozent Aktionäre eingetragen, die als Personen nicht die deutsche Staatsbürgerschaft beziehungsweise als Unternehmen ihren Sitz nicht in Deutschland hatten.

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 Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Befugnisse des Vorstands (Aktienrückkauf, Aktien-

emission) Die Deutsche Lufthansa AG verfügt über ein genehmigtes Kapital in Höhe von bis zu 586 Mio. EUR: Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2010 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 28. April 2015 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561 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 29. April 2010, bis zum 28. April 2015 eigene Aktien zu erwerben. Die Ermächtigung kann unter anderem dazu genutzt werden, die Finanzierungsmöglichkeiten für den Fall eines Erwerbs eines Unternehmens oder einer Unternehmensbeteiligung zu erweitern. Dabei darf der rechnerische Anteil der aufgrund der 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.

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 27) nicht übersteigen.

Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement-System

Die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken ist fest in unserer Unternehmensführung verankert. Ein Risikomanagement-Ausschuss beschäftigt sich gezielt mit allen Geschäftsrisiken und verbessert kontinuierlich das Risikomanagement-System. Alle relevanten Risiken werden in einer Risikolandkarte zusammengefasst. Quartalsweise erscheint ein Chancen- und Risikobericht. Es ist keine aktuell den Fortbestand der Deutschen Lufthansa AG gefährdende Entwicklung erkennbar.

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist Lufthansa gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen und unternehmerischen Risiken ausgesetzt. Dank unserer auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme erkennen wir frühzeitig Risiken und Chancen und richten unser Handeln daran aus. Unsere bewährte Risikostrategie erlaubt es uns, günstige Geschäftsgelegenheiten zu nutzen, sofern das Rendite-Risiko-Verhältnis marktgerecht ist. Darüber hinaus müssen die Risiken in Bezug auf unsere Wertschaffung angemessen und tragbar sein.

Ein integraler Faktor unserer Unternehmensführung ist die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken. Unser Risikomanagement ist daher in die bestehenden Geschäftsprozesse integriert. Das System, mit dem Risiken früh erkannt und gemanagt werden, besteht aus mehreren Modulen. Deren Bausteine sind systematisch miteinander verknüpft – mit Ausnahme der Organisation des Finanzrisikomanagements, das zentral verantwortet wird. Auf diese Weise lässt sich sicherstellen, dass homogene Risiken gesamthaft erkannt und mit der erforderlichen Kompetenz wirtschaftlich verantwortungsvoll gesteuert werden. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings sind dabei streng voneinander 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 Konzerncontrolling, -justitiariat, -finanzen, -rechnungswesen, -revision (permanentes Mitglied ohne Stimmrecht), Konzern IT, Controlling Lufthansa Passage sowie der Delvag Gruppe. Er ist dafür verantwortlich, das Risikomanagement-System in Effektivität und Effizienz ständig zu verbessern.

Ein wichtiges Instrument dafür ist die Risikolandkarte, in der alle wesentlichen Risiken, die das Ergebnis und den Bestand des Unternehmens gefährden könnten, aufgeführt werden. Zugleich werden darin alle Instrumente zum Management dieser Risiken identifiziert. Die Risikolandkarte wird regelmäßig aktualisiert und orientiert sich in ihrer Struktur am Prozess des gesamten Risikomanagements: Identifikation, Steuerung, Kommunikation und Kontrolle. Beim Risikomanagement wendet Lufthansa konzerneinheitliche Standards an. In allen Geschäftsfeldern werden zudem 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 und regelmäßigem Kontakt zum Risikomanagement-Ausschuss.

Das Chancen- und Risikocontrolling stellt einen weiteren Baustein im Rahmen der Planungs- und Steuerungsprozesse dar. Dabei werden vor allem durch die Analyse des Markt- und Wettbewerbsumfelds die Ergebnisziele, die die Risiko- und Chancenpotenziale beeinflussen, 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. In der Planung werden zusätzlich verstärkt Szenariotechniken angewendet.

Über das gesamte Jahr hinweg verfolgen wir die identifizierten Chancen und Risiken mit Bezug zum geplanten Ergebnis mit Hilfe eines quartalsweise erscheinenden Chancen- und Risikoberichts. 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. Auch ist die Diskussion der Chancen und Risiken fester Bestandteil der regelmäßigen Gespräche des Konzerncontrollings mit den jeweiligen Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften.

Darüber hinaus werden potenzielle Planabweichungen in separaten Gesprächen mit den Risikoträgern erörtert. Der Fokus liegt hier darauf, den Handlungsbedarf beziehungsweise den Umsetzungsstand der ergriffenen Maßnahmen zur systematischen Steuerung der entsprechenden Chancen und Risiken zu identifizieren.

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risiko-früherkennungssystem 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

Vor dem Hintergrund ihrer weltweiten Geschäftstätigkeit ist Lufthansa sowohl globalen als auch regionalen gesamtwirtschaftlichen Veränderungen in starkem Maße ausgesetzt. Von großer Bedeutung ist dafür das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den verschiedenen Wirtschaftsregionen der Welt. Hiervon hängt auch das Wachstum der Luftverkehrsnachfrage ab. So korreliert auf Basis historischer Werte beispielsweise ein BIP-Wachstum 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 eines, wenn auch abgeschwächten, konjunkturellen Wachstums als falsch erweisen, so besteht das Risiko einer geringer als geplant ausfallenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen. Dies ist insbesondere dann relevant, wenn die geringe konjunkturelle Dynamik in den USA unter den Erwartungen bleiben sollte.

Die konjunkturelle Entwicklung, insbesondere in den Wachstumsmärkten Asiens, wird sich auch erheblich auf die Nachfrage nach Öl und damit auf die Preisentwicklung des Treibstoffs Kerosin auswirken. Es besteht das Risiko, dass der Anstieg der Treibstoffpreise stärker ausfällt als das Nachfragewachstum in den für Lufthansa wichtigsten Märkten. Gegenüber ungesicherten Wettbewerbern ergeben sich durch unsere Treibstoffsicherungsmaßnahmen hingegen Chancen, bei einem Anstieg der Treibstoffpreise von unseren Sicherungsgeschäften zu profitieren. Regelmäßig führen Änderungen des weltwirtschaftlichen Wachstums auch zu Veränderungen der Währungsparitäten und Zinsen.

Ein grenzüberschreitend organisiertes Luftraummanagement der Flugsicherungen stellt eine wichtige Säule einer umfassenden Klima- und Nachhaltigkeitspolitik dar. Die EU hatte daher 2004 den Single European Sky (SES) verabschiedet, dessen Umsetzung allerdings weiterhin schleppend verläuft. 2009 wurde von der EU eine Verordnung zur Überarbeitung des SES in Kraft gesetzt (SES II), die die Realisierung des SES sachlich vertiefen und zeitlich beschleunigen soll. 2010 wurde ein Verfahren eingeführt, das den Flugsicherungen verbindliche Leistungsziele vorgibt. Im Dezember 2010 schlossen Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz darüber hinaus einen Staatsvertrag zur Errichtung des Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). Dieser soll das europäische Luftraummanagement schrittweise erheblich effizienter machen. Zugleich gilt es, die Anbieter von Flugsicherungsdienstleistungen zu mehr Effizienz zu verpflichten. Für Lufthansa bedeutet dies bei erfolgreicher Umsetzung mehr Luftraumkapazität, weniger Verspätungen, stabilere Flugpläne, geringere Flugsicherungsgebühren und erhebliche Einsparungen von Treibstoff und Emissionen.

Durch „Open Skies“-Abkommen, wie es zwischen den USA und der Europäischen Union besteht, ergeben sich für Lufthansa sowohl Chancen als auch Risiken. Der ungehinderte Zugang für Fluggesellschaften der EU-Staaten und der USA zu den jeweiligen Lufträumen wird den Wettbewerb im Transatlantikverkehr deutlich erhöhen und zu einem größeren Preisdruck führen. Gleichzeitig entstehen neue Potenziale in benachbarten Märkten, die Lufthansa systematisch beobachten und wirtschaftlich sinnvoll nutzen wird. So ergeben sich durch das Joint Venture Atlantik++ zwischen Lufthansa, Continental, United Airlines und Air Canada neue Erlöschancen, unter anderem durch die Abstimmung von Flugplänen, integrierte Vertriebsprogramme sowie gemeinsame Preisgestaltung. Durch die steigende Komplexität, zum Beispiel bei der Erlösaufteilung, aber auch bei der Abstimmung unter den Carriern, entstehen jedoch gleichzeitig neue Risiken, die im Rahmen der Projektarbeit zu Atlantik++ identifiziert, gesteuert und berichtet werden.

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

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

Neben der Nachfrageentwicklung bestimmt aber auch die Entwicklung des Kapazitätsangebots der Fluggesellschaften wesentlich das Risikoprofil der Industrie. Aufgrund der Flugzeugneubestellungen, insbesondere durch die stark wachsenden Fluggesellschaften aus der Golfregion und Asien sowie der Reaktivierung stillgelegter Flugzeuge weltweit, ist mit Überkapazitäten zu rechnen, was den Druck auf die Auslastung und Durchschnittserlöse erhöhen wird. In diesem Umfeld wird die Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften wesentlich davon beeinflusst, wie schnell sie auf Veränderungen der Nachfrage reagieren können.

Die Kosten variabel zu halten, ist in diesem Umfeld ein entscheidender Faktor. An erster Stelle steht hierbei die Flexibilität, die eigenen Flugzeugkapazitäten potenziellen 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 uns, eine der Nachfrage entsprechende Kapazität anbieten zu können. Da der Großteil der Flugzeuge finanziell unbelastet und teilweise bereits abgeschrieben ist, kann bei Bedarf eine temporäre Stilllegung schnell und ohne hohe Remanenzkosten erfolgen.

Rechts- und Haftungsrisiken Auch Gesetze und Änderungen im nationalen und internationalen Regelwerk wirken sich entscheidend auf den künftigen Geschäftserfolg von Lufthansa aus. Dabei sind Verkehrsrechte, Sicherheitsbestimmungen und Regelungen im Bereich Compliance ebenso wichtig wie Vorschriften und Entwicklungen in der Rechtsprechung im In- und Ausland im Bereich 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

Neben geopolitischen Ereignissen wie Kriegen, Terroranschlägen oder Umweltkatastrophen wird die Luftfahrtbranche in hohem Maße auch durch politische Entscheidungen – insbesondere auf nationaler und europäischer Ebene – erheblich beeinflusst. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn durch sie in den Wettbewerb eingegriffen wird, wie beispielsweise durch Subventionen oder einseitige Belastungen für bestimmte Marktteilnehmer.

Einen massiven Eingriff im Bereich Fiskal- und Umweltpolitik stellt die in Deutschland eingeführte und ab dem 1. Januar 2011 geltende Luftverkehrssteuer dar. Danach werden Abflüge ab Deutschland mit einer fluglängenabhängigen Abgabe besteuert.

So wird eine Flugstrecke von bis zu 2.500 km mit 8 EUR belastet, eine Strecke bis 6.000 km mit 25 EUR und Langstreckenflüge ab 6.000 km mit 45 EUR. Ausgenommen von dieser Regelung sind internationale Umsteiger und Frachtflüge. Obwohl man so zumindest in gewissem Maße auf Deutschlands Luftverkehrsstrukturen Rücksicht genommen hat, werden der deutsche Luftverkehr und ihre Export- und Tourismusindustrie dennoch durch den Beschluss beeinträchtigt. Ähnliche nationale Steuern bestehen in Großbritannien, Frankreich, Irland und Österreich.

Ähnliches geschieht durch den ab dem 1. Januar 2012 beginnenden EU-Emissionshandel, der einen regionalen Regelungsansatz für ein weltweites Problem in einer globalen Industrie darstellt. Selbst unter Einbeziehung aller Fluggesellschaften, die die Europäische Union anfliegen, belastet er europäische Wettbewerber in einem wesentlich höheren Maße als nicht-europäische Unternehmen.

Zudem sieht Lufthansa bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht noch erheblichen Handlungsbedarf seitens der EU und ihrer Mitgliedsstaaten, zum Beispiel hinsichtlich der Bewertungsgrundlage angesichts der Verzerrungen im Basisjahr 2010 sowie hinsichtlich eines einheitlichen Berichtswesens. So müssen beispielsweise die vom Emissionshandel betroffenen 17 Unternehmen im Lufthansa Konzern an sieben verschiedenen nationalen Behörden berichten – mit jeweils unterschiedlichen Formaten und Anforderungen. Hierdurch entstehen für die Unternehmen erhebliche Mehrkosten, die zu vielen weiteren Einzelbelastungen hinzukommen.

Im Zusammenhang mit Umweltthemen bestehen weitere Risiken. So könnte zum Beispiel eine restriktive Nachtflugregelung, insbesondere 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. Beim Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel haben die Deutsche Lufthansa AG und die Lufthansa Cargo AG vor allem gegen die Beschränkung der Nachtflüge geklagt; jedoch wurden die Klagen durch ein Urteil vom 21. August 2009 abgewiesen. Das Gericht hat somit den Ausbauplan bestätigt. Selbst die im Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Flugbewegungen würden dem gesetzlich gebotenen Schutz der Nachtruhe nicht hinreichend Rechnung tragen. Für die Zulassung planmäßiger Flüge in dieser Zeit bestehe laut VGH Kassel kaum Spielraum. Hinsichtlich der aufgehobenen Nachtflugregelung wurde eine Revision sowohl der Ausbaugegner als auch des beklagten Landes, nicht aber der Lufthansa zugelassen. Seitens des Landes wurde Revision eingelegt. Lufthansa versucht, die Zulassung der Revision durch eine Nichtzulassungsbeschwerde zu erstreiten. Über den Ausgang der Verfahren lässt sich derzeit keine belastbare Aussage treffen.

Neben den genannten umweltrechtlichen Vorschriften und Regularien ist in den kommenden Jahren auch mit weiteren Verschärfungen verbraucherrechtlicher Vorschriften zu rechnen. Für Lufthansa als Full-Service-Carrier sind die meisten der im Gespräch befindlichen Standards allerdings schon selbstverständlich. Kritisch ist insbesondere, wenn sich europäische Regelungen, beispielsweise hinsichtlich der Höhe von Ausgleichsleistungen, nicht am international üblichen Niveau orientieren und die europäische Industrie dadurch einseitig im globalen Wettbewerb benachteiligt wird.

Darüber hinaus können sich plötzlich und ohne Vorwarnung Umweltrisiken konkretisieren. Ein solcher Fall war im Frühjahr 2010 die Sperrung weiter Teile des europäischen Luftraums wegen der möglichen Ausbreitung von Vulkanasche. Um ähnlichen Szenarien in Zukunft angemessen begegnen zu können, wurde auf europäischer Ebene eine Krisenkoordinationsstelle geschaffen, der ICAO Volcanic Ash Contingency Plan für Europa aktualisiert und eine bessere Abstimmung unter den Staaten der Europäischen Union in die Wege geleitet. Lufthansa strebt gemeinsam mit anderen Fluggesellschaften an, hier mehr Entscheidungskompetenzen zu erhalten. Umfassende Informationen über Atmosphärenverhältnisse würden selbständige und dezentrale Entscheidungen ermöglichen, ob und inwieweit der Betrieb eingestellt oder aufrechterhalten werden sollte.

Darüber hinaus wird dem Verbraucherschutz durch zahlreiche Bestimmungen Rechnung getragen. Zum Beispiel hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Dezember 2008 entschieden, dass es nur in Ausnahmefällen als Entlastungsgrund für die Fluggesellschaft angesehen werden kann, wenn ein Flug wegen technischer Probleme annulliert wird. Wenn diese sich nicht entlasten kann, muss sie Ausgleichsleistungen („Denied Boarding Compensation“, DBC) zwischen 250 EUR und 600 EUR pro Passagier zahlen. Laut einem Urteil des EuGH vom November 2009 sind Fluggesellschaften zudem verpflichtet, auch bei Ankunftsverspätungen von mehr als drei Stunden eine solche Ausgleichsleistung zu zahlen. Vor den nationalen Gerichten wird eine Entlastung wegen technischer Probleme in aller Regel restriktiv gehandhabt und nur noch in engem Rahmen anerkannt. Im Übrigen wenden die meisten nationalen Gerichte die Verordnung inzwischen auch auf Verspätungsfälle an. Verschärft wird die Situation dadurch, dass der zunehmende öffentliche Druck das Luftfahrtbundesamt veranlasst hat, für jeden Fall der Zuwiderhandlung gegen die Verordnung zur DBC Ordnungswidrigkeitenverfahren mit Bußgeldern von bis zu 25.000 EUR einzuleiten. Entgegen allgemeinem Rechtsverständnis wird dem Luftfahrtbundesamt durch die Verordnung die Möglichkeit gegeben, die Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche mit Hilfe des Ordnungswidrigkeitenrechts durchzusetzen. Wie viele Verfahren zu erwarten sind und inwieweit Lufthansa sich gegenüber dem Luftfahrtbundesamt oder im Rechtsmittelverfahren vor dem Amtsgericht erfolgreich gegen die Vorwürfe verteidigen kann, ist insbesondere angesichts der Rechtsprechung des EuGH nicht zu beurteilen.

Personalrisiken Die ungewöhnlich raschen Veränderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie bislang unbekannte kurzfristig auftretende Krisensituationen kennzeichneten das Umfeld im Personalbereich 2010. Die Beschäftigten im Konzern haben diese Belastungsprobe bestanden – nicht zuletzt dank der Leistungsfähigkeit und -bereitschaft der Mitarbeiter. Risikofaktoren sind weiterhin die Reaktionshebel und -geschwindigkeit, die wir durch nochmaligen Ausbau flexibilisierender Elemente beim Personaleinsatz bearbeiten.

Eine zunehmende personalpolitische Herausforderung ist es dabei, beim Einsatz lang- und kurzfristiger Steuerungsmaßnahmen verstärkt zu differenzieren. Die Größe und Heterogenität des Unternehmens und die beschriebene Volatilität des Geschäfts verlangen, Personal parallel sowohl ab- als auch aufzubauen. So müssen aktuell besonders im administrativen Bereich Personalkapazitäten weiter reduziert werden. Betriebsbedingte Kündigungen stellen dabei zwar nur die Ultima Ratio des Handelns dar, sind aber leider nicht immer zu vermeiden. Der klare Vorrang sozialverträglicher Maßnahmen und eine aktive konzerninterne Vermittlungspolitik kennzeichnen unsere Vorgehensweise. Davon profitiert auch unsere Stellung im Arbeitsmarkt. Sie hilft uns, an anderen Stellen rasch wieder Personalkapazitäten aufzubauen. So stellte sich im Berichtsjahr im Bereich Flugbetrieb wieder eine Wachstumssituation mit deutlichem Personalbedarf ein. Hier bewährt sich die Strategie, in wirtschaftlich schwächeren Phasen an der Professionalisierung der Personalsysteme für spätere Hochphasen zu arbeiten. Unsere modernen Systeme und Methoden im Personalmarketing und der Personalentwicklung nutzen wir erfolgreich, um unsere qualitativen und quantitativen Personalziele zu erreichen. Dabei gilt es schon heute, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, auch künftig, unter sich verändernden demografischen Bedingungen und in unterschiedlich wieder anziehenden Arbeitsmärkten, neue Mitarbeiter unter den Besten auswählen zu können.

Weitere klassische Personalrisiken sind im Bereich tarifvertraglicher und betriebsverfassungsrechtlicher Vereinbarungen angesiedelt. Dabei stehen tarifliche Vergütungs- und Versorgungsregelungen im Mittelpunkt. Die in den verschiedenen Gesellschaften zu führenden Verhandlungen bergen umso größere Risiken, als stärkere Differenzierungen in den unterschiedlichen Wettbewerbsumfeldern der Unternehmen abzubilden sind. Im traditionell intensiven Dialog mit den Tarif- und Betriebspartnern versuchen wir, durch langfristige Vereinbarungen mit unternehmensspezifischen und erfolgsabhängigen Komponenten, für den Konzern und seine Beschäftigten Planbarkeit und Sicherheit wie auch angemessene Teilhabe am wirtschaftlichen Erfolg sicherzustellen.

Tarifausschreitungen bis hin zu Arbeitskämpfen sind jedoch systemimmanent und können auch für 2011 nicht ausgeschlossen werden. Neben der Schädigung des Images von Lufthansa als zuverlässigen Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und Zusatzkosten.

Die Wahrnehmung konzernübergreifender tarifpolitischer Aufgaben im Konzern erfolgt seit Anfang 2010 im Rahmen einer Arbeitgeberverbandsstruktur (Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V.). Dies trägt den veränderten Anforderungen in der tarifpolitischen Zusammenarbeit im Konzern Rechnung und schafft daneben die Voraussetzungen für eine luftfahrtspezifische Verbandstätigkeit, beispielsweise bei Gesetzgebungsverfahren und der verstärkten Repräsentation in Dachverbänden.

Die Abkehr der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts vom Grundsatz der Tarifeinheit hat eine Rechtsunsicherheit zur Folge und ebnet den Weg für Tarifpartner, die partikulare Interessen noch stärker vertreten. Damit verbunden sind Gefahren für den Tariffrieden mit betrieblichen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen.

Im Wettbewerb entscheidend sind sowohl die Qualifikationen der Mitarbeiter als auch eine Personalentwicklung mit dem Ziel einer optimalen Führungsebene. Hier zeigen Investitionen in Schulung und nachhaltige ausgefeilte Personalentwicklungsinstrumente die Intensität unseres diesbezüglichen Risikomanagements.

Sollten erneut Risiken aufgrund epidemischer Gefahren auftreten, stehen professionelle medizinische Dienste und ausgearbeitete Pandemiepläne wie in früheren Jahren bereit.

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.

Wettbewerb Die Deutsche Lufthansa AG ist in wettbewerbsintensiven Märkten tätig. Die vielerorts zu beobachtenden Subventionen könnten den Wettbewerb für Lufthansa nachhaltig verzerren. Andere Wettbewerber entwickeln sich ihrerseits ebenfalls weiter und prägen beispielsweise mit neuen Geschäftsmodellen und günstigeren Kostenstrukturen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene den Markt. Die Deutsche Lufthansa AG stellt sich darauf vor allem mit kundenorientierten und qualitativ hochwertigen Produkten und Dienstleistungen ein.

Erklärtes Ziel von Lufthansa ist es, die Position als führender Verbund eigenständiger europäischer Qualitäts-Carrier auszubauen und Chancen zu nutzen, die sich aus der weltwirtschaftlichen Erholung ergeben. Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und professioneller Service haben dabei Priorität.

Entscheidend im Wettbewerb ist zudem die Fähigkeit, die Kostenstruktur beständig zu optimieren. Bei Lufthansa setzen wir dies um, indem wir bedarfsgerechte Ergebnissicherungsprogramme initiieren sowie umsetzen und gleichzeitig die Kostenbasis im Tagesgeschäft stetig senken und flexibilisieren. Mit dem Programm Climb 2011 sollen bis Ende 2011 die Kosten nachhaltig um 1 Mrd. EUR reduziert werden.

Profitables Wachstum ist ein wesentlicher Pfeiler dieser Strategie. Es ermöglicht Kostengünstigkeit und Effizienzsteigerung beim Ausbau der Streckennetze und Stärkung der Drehkreuze des Verbunds. Die Multi-Hub-Strategie ermöglicht es, im jeweiligen Einzugsgebiet der Drehkreuze ein umfassendes Streckennetz anbieten zu können. Durch die Zubringerflüge aus dem europäischen Umland können die Interkontinentalflüge zudem profitabler ausgelastet und das Angebot für die lokalen Kunden erweitert werden. Flankiert wird das Wachstum durch die kontinuierliche und nachhaltige Senkung der Stückkosten, beispielsweise durch die Modernisierung der Flotte und Steigerung ihrer Produktivität. Lufthansa kann in diesem Bereich von ihrer finanziell weitgehend unbelasteten Flotte und der damit verbundenen hohen Flexibilität im Kapazitäts- und Kostenmanagement in besonderem Maße profitieren.

Eine besondere Rolle für die Kostensenkung wie für das Wachstum spielt die laufende Modernisierung der Flotte. Prominentestes Beispiel hierfür war die Einführung der ersten vier Airbus A380 in den Linienverkehr bei der Deutschen Lufthansa AG seit Mitte 2010. Hierdurch wurden Chancen des Wirtschaftsaufschwungs genutzt und kosteneffizientes Wachstum im Interkontinentalverkehr bei hoher Kundenzufriedenheit erreicht. Im Kontinentalverkehr wurde zudem der 2009 beschlossene Ausstieg aus dem 50-Sitzer-Segment vorangetrieben.

Neben den erweiterten, eigenen Produktionsplattformen werden auch die Kooperationen und Allianzen ausgebaut. 2010 sind die brasilianische TAM sowie die griechische Aegean Airlines dem größten und erfolgreichsten globalen Airline-Bündnis Star Alliance beigetreten. 2011 werden sich Air India und Ethiopian Airways sowie die lateinamerikanischen Fluggesellschaften Avianca (Kolumbien), TACA (El Salvador) und Copa Airlines anschließen. Das Netz der Star Alliance umfasst derzeit 1.160 Ziele in 181 Ländern.

Ein wichtiger Ausbau des Streckennetzes nach Nordamerika wurde mit der Gründung des größten transatlantischen Joint Ventures „Atlantik++“ zwischen der Deutschen Lufthansa AG als Gründungsmitglied und den Partnern Air Canada, Continental und United Airlines vollzogen. Die enge Kooperation umfasst den gesamten Verkehr zwischen Nordamerika und Europa sowie Afrika, dem Nahen Osten und dem indischen Subkontinent. Das gemeinsame Angebot umfasst damit täglich rund 280 Transatlantikflüge zu 61 Destinationen in 23 Ländern an 15 Hubs. Atlantik++ hat einen Marktanteil von 29 Prozent bei einem Umsatzvolumen von über 7 Mrd. EUR.

Zu den Wettbewerbern zählen Air Berlin in Deutschland sowie in Europa neben Air France-KLM und British Airways auch No-Frills-Carrier, wie Ryanair und Easyjet. Im interkontinentalen Verkehr gehören amerikanische Fluggesellschaften, wie American Airlines und Delta Airlines, sowie die stark wachsenden Gesellschaften aus dem Nahen Osten und Asien zu den Hauptwettbewerbern.

Mit ihrer Positionierung im Markt, ihrem Produkt- und Serviceangebot, dem weltumspannenden Netzwerk und der Bündelung der Kräfte, wie im Joint Venture Atlantik++, ist die Deutsche Lufthansa AG jedoch für den globalen Wettbewerb gut positioniert.

Das übergreifende Kundenbindungsprogramm Miles & More ist auch im siebzehnten Jahr seines Bestehens weiter gewachsen. Mit nunmehr über 20 Millionen Teilnehmern und über 250 Kooperationspartnern konnte Miles & More seine Rolle als führendes, europäisches Vielfliegerprogramm weiter ausbauen. Sehr positiv wurden von den Kunden die neu geschaffene Meilensammel-funktion auf allen Flügen von Germanwings, die verbesserten Preiskonzepte der bmi Flüge sowie die neu eingeführten Kommunikationsmaßnahmen im Bereich Social Marketing aufgenommen. 2011 soll die Internationalisierung von Miles & More entsprechend der Wachstumsstrategie der Lufthansa in strategischen Märkten wie China und Indien mit neuen lokalen Partnerschaften vorangetrieben werden.

Trotz nachhaltiger Kostensenkungspläne investiert die Deutsche Lufthansa AG kontinuierlich in den Ausbau ihres Bord- und Bodenprodukts. So bietet sie den Kunden mit der Wiedereinführung des Internet-on-board Systems FlyNet seit Dezember 2010 die volle Kommunikationsfreiheit des Internets über den Wolken und übernimmt wieder ihre weltweite Führungsrolle im Bereich „Inflight Connectivity“.

Die First Class zeigte Mitte 2010 im Rahmen der Einführung des Airbus A380 erstmalig ihr neues Gesicht. Im Zuge der Modernisierung wurde das gesamte Kabinenprodukt wie das Sitzkonzept, die Gestaltung von Kabine und Waschräumen und das Unterhaltungsangebot aufgewertet. Auch die Economy Class wurde weiterentwickelt und verfügt nun über persönliche Bildschirme mit umfassendem Entertainment-Programm. Künftig wird die komplette Airbus Flotte mit der neuen First Class ausgestattet sein. Bereits seit März 2010 verfügt die Airbus Flotte über persönliche Bildschirme in der Economy Class. 2011 werden weitere Boeing 747-400 mit einer neuen First Class und der neuen Economy Class ausgestattet.

Auch das Bodenprodukt entwickelt sich weiter. In Frankfurt wurde die größte Senator Lounge mit dem ersten integrierten Jet Friends-Bereich für Kinder eröffnet. Zusätzlich wird das Lounge-Angebot durch zwei Sports Corners für sportbegeisterte Vielflieger ergänzt. In München wurde die Zahl der Senator Lounges verdoppelt und der erste Lufthansa Indoor-Biergarten mit Alpenpanorama eröffnet.

Der internationale Wettbewerb weitet sich zunehmend 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 sowohl auf die erforderlichen Kapazitäten als auch auf reibungslose Prozesse sowie wettbewerbsfähige Kosten- und Preisstrukturen.

Die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ bietet uns und unseren Partnern aus Flughäfen, Flugsicherung und Behörden eine gemeinsame Plattform zur Sicherung und zum Ausbau des Luftverkehrsstandorts Deutschland. Um die derzeitige Position als führendes Luftverkehrsdrehkreuz beibehalten zu können, ist der geplante Ausbau des Landebahn- und Terminalsysteme an den Flughäfen Frankfurt und München eine wichtige Voraussetzung. Dies gilt insbesondere angesichts der in anderen Regionen der Welt entstehenden Megahubs, die mit kostengünstigen Strukturen globale Verkehrsströme über sich leiten wollen. Für Lufthansa bedeutet der Ausbau des heimischen Drehkreuzes hingegen die Chance, umfangreiche Produkt- und Prozessverbesserungen umsetzen und damit die eigene Wettbewerbsfähigkeit steigern zu können, vorausgesetzt, die Produktivitäts- und Kostenziele sind an den Erfordernissen des Wettbewerbs ausgerichtet.

Ein ernstzunehmendes Problem sind zudem die Engpässe in der fragmentierten europäischen Flugsicherung. Sie führen noch immer zu erheblichen Verspätungen im Luftverkehr, zu unnötigen Umwegen, Wartezeiten, erhöhtem Treibstoffverbrauch und vermeidbaren Emissionen. Dies belastet die wirtschaftliche Entwicklung aller europäischen Fluggesellschaften ebenso wie die Umwelt und gefährdet zudem das Wachstum des Luftverkehrs. Gemeinsam mit ihren Wettbewerbern fordert Lufthansa deshalb von der EU-Kommission und den nationalen Regierungen weiterhin mit Nachdruck, kurzfristig ein leistungsfähiges europäisches Flugsicherungssystem zu schaffen.

Steuerliche Risiken Zu den steuerlichen Risiken zählen unter anderem Betriebsprüfungsrisiken. Diese beinhalten im Wesentlichen vor 2008 vorgenommene Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen an diverse in- und ausländische Konzerngesellschaften. Daneben sind einzelne Leasingstrukturen, die Behandlung von Erträgen aus Spezialfonds sowie diverse Rückstellungsthemen weitere risikobehaftete Diskussionspunkte mit der Finanzverwaltung. Für bestehende steuerliche Risiken wurde im Abschluss in ausreichender Höhe bilanzielle Vorsorge getroffen.

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken Als international tätiger Luftverkehrskonzern trägt Lufthansa 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 setzen wir geeignete Management- und Kontrollsysteme ein, mit denen wir die Risiken messen, steuern und überwachen.

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 Konzernrevision wachen darüber, dass diese Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Zudem wird der Aufsichtsrat regelmäßig über die Risikopositionen informiert.

Das wesentliche Ziel der Treibstoffpreis- und Devisensicherungen ist es, Schwankungen bei den Ergebnissen zu verringern. Dies wird dadurch erreicht, dass über eine Regelsicherung Durchschnittskurse gebildet werden. Die Zinssicherung verfolgt das Ziel, die Zinskosten zu reduzieren und gleichzeitig Schwankungen beim Zinsaufwand zu minimieren. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in einem Treasury-System abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet werden können. Wir arbeiten bei solchen Geschäften grundsätzlich nur mit Kontrahenten zusammen, die mindestens über ein „BBB“ oder ein vergleichbares Langfrist-Rating verfügen.

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 grundsätzlich 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 gesichert. Angestrebt wird ein durchschnittlicher Sicherungsgrad von 50 Prozent.

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 Prozent bei Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 Prozent-Schritten erhöht, so dass der Sicherungsgrad am Ende 90 Prozent beträgt. Als Sicherungsinstrumente 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 gesichert.

Der Treibstoffverbrauch stellt aktuell mit 20,9 Prozent der betrieblichen Aufwendungen für die Deutsche Lufthansa AG einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können somit das betriebliche Ergebnis erheblich beeinflussen. Lufthansa setzt deswegen eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Deren Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Die Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität mehrheitlich in Rohöl.

Zum Bilanzstichtag bestanden für 78,7 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2011 Rohölpreissicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Bei 73,8 Prozent des Bedarfs für das Jahr 2011 ist die Wirkung der Sicherung gegen einen extremen Preisanstieg infolge abgeschlossener Gegengeschäfte begrenzt. Für das Jahr 2012 bestanden zum Stichtag für 29,5 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Bei 29,3 Prozent des Bedarfs für 2012 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 weiter durchsetzen lässt.

Im Falle eines Rückgangs der Treibstoffpreise um 20 Prozent unter das Preisniveau zum Ende des Geschäftsjahres 2010 würde sich der Aufwand von Lufthansa weiter reduzieren. Die hiermit verbundene Ergebnissenlastung 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 Eine jederzeit ausreichende Liquidität zu gewährleisten ist eine zentrale Aufgabe des Finanzmanagements der Lufthansa. Durch unser Finanzberichtssystem werden Informationen über den tatsächlichen Finanzstatus und über zu erwartende Zahlungsströme der einzelnen Konzerngesellschaften 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 von 2,3 Mrd. EUR vorzuhalten. Darüber hinaus standen Lufthansa zum Jahresende bilateral zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von weiteren 1,9 Mrd. EUR zur Verfügung.

Um die anstehenden Investitionen der kommenden Jahre umsetzen zu können, wird Lufthansa auch zukünftig regelmäßig auf die Aufnahme von Fremdkapital angewiesen sein. Aufgrund ihrer insbesondere im Branchenvergleich hohen Bonität sowie ihrer Marktposition ist Lufthansa nach wie vor ein bevorzugter Partner von Banken und Investoren. Damit dies auch zukünftig der Fall ist, bauen wir auf ein nachhaltig stabiles Finanzprofil.

Aus den Geschäftsabschlüssen im Rahmen des Finanzmanagements ergeben sich Adressausfallrisiken. Dies wird durch eine Kontrahentenlimit-Systematik gesteuert, mit der wir kontinuierlich das Kontrahentenausfallrisiko einschätzen können. Je Kontrahent ist eine maximale Risikobereitschaft festgelegt. Diese leitet sich überwiegend aus der Bonitätseinstufung anerkannter Ratingagenturen 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, ermitteln und überwachen wir werktäglich. Bei Überschreitung eines Limits wird ein Eskalationsprozess angestoßen und dabei entschieden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind.

In Zeiten hoher wirtschaftlicher Schwankungen steigen auch die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen. Wir beobachten auch hier zeitnah die Entwicklung der Forderungen. Zudem werden Präventivmaßnahmen durchgeführt. So erfolgt der Verkauf von Passagier- und Frachtdokumenten größtenteils über Vermittler, deren Bonität überprüft und teilweise über Bürgschaften oder ähnliche Instrumente abgesichert wird. Kontrahentenrisiken in Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden ebenfalls eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Um das Ausfallrisiko zu senken, wurden außerdem Zahlungsziele mit einzelnen Kreditkartengesellschaften deutlich reduziert.

Marktrisiko aus Kapitalanlagen Die Kapitalanlagen von Lufthansa werden 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.

Hinsichtlich der operativen Liquidität der Lufthansa erfolgt die Anlage gemäß Konzernfinanzrichtlinie. Die Anlagedauer erstreckt sich auf maximal zwölf Monate, wobei mindestens 300 Mio. EUR in Anlagen mit einer täglichen Verfügbarkeit investiert sein müssen. 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 besondere Herausforderung im Jahr 2010 bestand darin, trotz der geringen Renditen auf dem Geldmarkt eine nachhaltige Outperformance gegenüber der Benchmark EONIA (Euro OverNight Index Average) zu erzielen.

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität haben wir für die Deutsche Lufthansa AG mittels einer stochastischen Allokationsstudie entwickelt. Grundlage hierfür waren die Liquiditätsanforderungen und unsere konservativen Anlagegrundsätze. Der größte Teil dieser Anlagen ist in geldmarktnahe Produkte investiert. 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 maximal 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 letztjährigen 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 auf Basis einer Allokationsstudie, die im Jahr 2010 aktualisiert wurde. Auch hier sind die konservativen Anlagegrundsätze der Lufthansa maßgeblich, sie bilden die Grundlage für die speziellen Anlagerichtlinien der einzelnen Asset-Manager. Durch eine breite Aufteilung auf Anlageklassen und Manager folgen wir hier dem Prinzip der Risikodiversifikation. Zusätzlich existiert ein Risikomanagement-System, das eine Risikosteuerung auf täglicher Basis zulässt. Die während der Finanzkrise abgeschlossenen Sicherungsmaßnahmen wurden bis zum Ende des Jahres 2009 vollständig zurückgefahren, so dass an der Erholung der weltweiten Finanzmärkte im Jahr 2010 entsprechend partizipiert werden konnte.

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 zum Beispiel 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 Deutsche 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 eine handelsrechtliche Bilanzierungsrichtlinie sowie deren detaillierte Interpretation in verschiedenen Arbeitsanweisungen und Handbüchern insbesondere für die dezentralen Organisationseinheiten gewährleistet. Die internen Richtlinien enthalten weiterhin zum Beispiel konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzern-Verrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen.
- Spezielle Themen, wie zum Beispiel 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 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 zum Beispiel 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 gegebenenfalls 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

Tarifeinigung mit UFO Am 19. Januar 2011 haben die Deutsche Lufthansa AG und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation UFO e.V. eine Empfehlung zur Schlichtung des Tarifkonflikts angenommen und damit die seit März 2010 andauernde Tarifrunde abgeschlossen. Mit Hilfe des Schlichters wurden Regelungen zu einer Verlängerung des Vergütungs- und Neufassung des Manteltarifvertrages getroffen, die für die rund 16.000 Lufthansa Flugbegleiter Anwendung finden. Im Rahmen des Vergütungstarifvertrages, der ohne Änderungen mit einer Laufzeit von 22 Monaten bis zum 31. Dezember 2011 neu abgeschlossen wurde, vereinbarten die Parteien eine Nullrunde. Für den neuen Manteltarifvertrag gilt eine Laufzeit bis zum 28. Februar 2014. Inbegriffen in den neuen Verträgen sind auch Vereinbarungen zur weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen, unter anderem eine Reduzierung von Dienstplanänderungen und einhergehend damit eine höhere Planungssicherheit für Kabinenbeschäftigte sowie Regelungen zu Ruhe- und Pausenzeiten. Außerdem wurde eine Strukturausgleichszahlung in Höhe von 1.000 EUR beschlossen, die im März 2011 ausbezahlt wird. Die Einigung trägt sowohl dem Bedürfnis der Kabinenmitarbeiter nach Planstabilität und den besonderen Belastungsgrenzen im Flugverkehr Rechnung, als auch der Notwendigkeit im Unternehmen, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Ausblick Im Jahr 2011 soll sich die weltwirtschaftliche Erholung fortsetzen, jedoch mit reduziertem Tempo, so dass eine moderate Expansion der Weltwirtschaft erwartet wird. Ursächlich hierfür ist zum einen eine weiterhin angespannte Situation auf den Finanz- und Immobilienmärkten der Industrieländer. Zum anderen ist in den Schwellenländern, die bislang Motor der weltwirtschaftlichen Konjunktur waren, mit einer leichten Eintrübung der Konjunkturperspektiven zu rechnen. So besteht etwa die Sorge, dass die sprunghafte Entwicklung der Immobilienpreise in China zu einem abrupten Ende kommt. Gleichzeitig stehen viele Industrieländer vor der Herausforderung, ihre stark gestiegene Verschuldung zurückzuführen. Der Welthandel wird sich zwar weiter ausweiten, allerdings mit reduziertem Tempo. Der Inflationsdruck dürfte moderat bleiben. Insgesamt wird für die Weltwirtschaft 2011 mit einem Wachstum von 3,7 Prozent gerechnet, das sich im Folgejahr leicht erhöhen soll.

Die Konjunktur in den USA wird sich voraussichtlich 2011 allmählich aufhellen. Vieles deutet darauf hin, dass die Investitionstätigkeit, gestützt durch ein sehr günstiges Zinsniveau und eine expansive Geldpolitik, anziehen wird. Belastend dürfte hingegen die zurückhaltende private Nachfrage wirken, basierend auf dem Schuldenabbau bei den privaten Haushalten sowie der hohen Arbeitslosigkeit. Ein kräftiger Aufschwung ist aufgrund des Fortbestehens der strukturellen Probleme vorerst nicht in Sicht. Insgesamt wird für 2011 ein Wachstum um 3,1 Prozent prognostiziert, das 2012 leicht zurückgeht.

Die wirtschaftliche Dynamik der asiatischen Volkswirtschaften bleibt insgesamt auch weiterhin hoch. Allerdings wird erwartet, dass das Wachstum vor dem Hintergrund des sich abschwächenden Welthandels geringer ausfallen wird. Gleichzeitig scheint sich die Binnen- nachfrage zu beleben. Die eingeleiteten fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen sollen das Wachstum in China bremsen. Die chinesische Wirtschaft dürfte 2011 voraussichtlich um 9,5 Prozent wachsen. Die konjunkturelle Entwicklung Japans wird 2011 voraussichtlich durch einen starken Außenwert des Yen und ein schwächeres außenwirtschaftliches Umfeld gebremst. Das Wachstum soll etwa 1,2 Prozent betragen. Für die Region Asien/Pazifik wird insgesamt mit einem Wachstum von 5,3 Prozent gerechnet, mit leicht steigender Tendenz im Folgejahr.

Für den Euroraum wird erwartet, dass die fiskalischen Konsolidierungsmaßnahmen der Regierungen die staatliche Nachfrage dämpfen werden. In einigen Mitgliedsländern werden zudem die anhaltenden Probleme auf den Immobilienmärkten private Investitionen belasten. Auch 2011 wird sich deshalb die Konjunktur im Euroraum heterogen entwickeln. Während für die Mitgliedsländer im nördlichen Europa weiterhin von einer schwungvollen Erholung ausgegangen werden kann, soll sich die Konjunktur in den Peripherieländern Griechenland, Spanien und Portugal allenfalls schleppend entwickeln. In diesen Ländern gibt es deutliche realwirtschaftliche Probleme, die durch die Sanierung der öffentlichen Haushalte nur langsam gelöst werden können.

Insgesamt wird für 2011 ein Wachstum von 1,9 Prozent für Europa vorhergesagt, das in den Folgejahren leicht ansteigen wird. Deutschland wird erwartungsgemäß weiterhin eine prägende Rolle beim europäischen Wirtschaftswachstum einnehmen, die hohe Wachstumsrate aus 2010 im neuen Jahr aber voraussichtlich nicht erneut erreichen können. Gleichwohl wird ein weiteres Wachstum erwartet, das 2011 bei 2,7 Prozent liegen soll.

Aufgrund der Verschuldungssituation im Euroraum und einer unsicheren Konjunkturentwicklung in den Industrienationen wird die Volatilität der Währungsmärkte weiterhin auf einem hohen Niveau bleiben. Für das Zinsumfeld wird 2011 ebenfalls ein hohes Volatilitätsniveau erwartet, in dem eine Fortsetzung der moderat ansteigenden Zinsstruktur denkbar ist. Dies gilt insbesondere, wenn sich Anzeichen einer Leitzinserhebung in der zweiten Jahreshälfte verdichten sollten.

Auf Basis der weiteren weltweiten konjunkturellen Erholung wird mit einer wachsenden Nachfrage nach Rohöl vor allem aus den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas gerechnet. Vor diesem Hintergrund ist auf dem derzeitigen hohen Niveau kurz- bis mittelfristig von stabilen bis weiter steigenden Preisen auszugehen. Preissteigernd können sich politische Entwicklungen, zum Beispiel im Nahen Osten, aber auch nicht-fundamentale Faktoren, wie beispielsweise Investitionen von Fonds und Hedge-Funds, auswirken.

Einhergehend mit der positiven Wirtschaftsentwicklung wird für die kommenden Jahre ein moderates Wachstum in der Luftverkehrsbranche erwartet. Die IATA rechnet für 2011 mit einem Wachstum bei den weltweiten Passagierzahlen, das sich mit rund 5 Prozent wieder auf den langjährigen Durchschnitt einpendeln wird. Bis 2014 soll die durchschnittliche Wachstumsrate laut IATA bei 6,1 Prozent pro Jahr für den internationalen Verkehr liegen. Das Wachstum im internationalen Verkehr wäre damit doppelt so hoch wie das prognostizierte globale Wirtschaftswachstum von 3 Prozent pro Jahr bis 2014, was dem historischen Verhältnis zwischen den beiden Größen entspräche.

Die regionale Entwicklung der Märkte wird auch künftig sehr verschieden sein. Laut IATA wird zwischen 2010 und 2014 das stärkste Wachstum im internationalen Passagierverkehr im Nahen Osten erwartet. Auch der internationale Passagierverkehr im Raum Asien/Pazifik soll deutlich zulegen. Das starke Wirtschaftswachstum sowie eine weitere Liberalisierung des Luftverkehrsmarkts machen Asien zu einem wichtigen Treiber des Passagierverkehrs in den nächsten Jahren. Relativ dazu werden für die europäischen und nordamerikanischen Märkte eher moderate Zuwachsraten prognostiziert.

Angesichts der steigenden Treibstoffpreise, der Zusatzkapazität auf dem Markt und des sich zögerlich erholenden Preisniveaus erwartet die IATA für die weltweite Airline-Industrie nach einem Gewinn im Jahr 2010 wieder einen Rückgang im Jahr 2011. Das positive Ergebnis soll im Wesentlichen durch die Airlines in Asien/Pazifik getragen werden. Fluggesellschaften aus Nordamerika, dem Nahen Osten und Afrika werden leichte Gewinnrückgänge gegenüber dem Vorjahr verzeichnen, aber weiterhin positive Ergebnisse berichten. Für die europäischen Fluggesellschaften ist ein Break-Even-Ergebnis für 2011 vorgesehen. Auf dem deutschen Markt repräsentiert die Einführung der Luftverkehrssteuer ab 2011 eine Zusatzbelastung und führt zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Airlines im Vergleich zur internationalen Konkurrenz. Insbesondere die im preissensiblen Segment operierenden No-Frills-Airlines werden davon stark betroffen.

Nach dem von der dynamischen Nachfrageerholung und vielen Sondereffekten geprägten Berichtsjahr wird für 2011 von einem normalisierten Wirtschaftswachstum ausgegangen, das sich in entsprechend positiver Nachfrageentwicklung im Passagierverkehr auswirken wird. Von dieser Erholung werden die Fluggesellschaften besonders profitieren, die nicht nur in Europa, sondern auch im Langstreckenverkehr gut aufgestellt sind und über ein breites Netzwerk und kundenorientierte Produkte die Kunden an sich binden können.

Gleichzeitig muss jedoch von einem weiteren Anstieg des Ölpreises ausgegangen werden, der in Extremszenarien auch zur Überschreitung der bisherigen Höchstwerte führen kann.

Andere Sonderbelastungen aus dem Jahr 2010, wie durch die Schneefälle oder den Vulkanausbruch auf Island verursacht, sollten angesichts weiterentwickelter Prozesse und Abstimmungen zwischen den beteiligten Einrichtungen nicht zu vergleichbaren Belastungen in den Folgejahren führen. Weitere Risiken für die Geschäftsentwicklung liegen beispielsweise in den wachsenden Kapazitäten der Golf-Carrier sowie in einem sich weiter intensivierenden Wettbewerb mit den No-Frills-Carriern.

Die ergriffenen Initiativen und der positive Ergebnistrend sollen weiter fortgesetzt werden. Die Maßnahmen zur Senkung der Stückkosten und die Zusammenarbeit mit den Verbund-Airlines werden die Position der Deutschen Lufthansa AG im Europa-Verkehr nachhaltig stärken. So werden 2011 im Rahmen von Climb 2011 Maßnahmen implementiert, die das Ergebnis weiter stärken sollen. Das volle Potenzial des insgesamt 1 Mrd. EUR schweren Programms wird 2012 in den wirtschaftlichen Kennziffern sichtbar werden. Den Interkontinentalverkehr stärkt die Deutsche Lufthansa AG weiter und profitiert dabei von ihrem weitreichenden Streckennetz und der hohen Attraktivität für ihre Kunden und Partner.

Inwieweit die Kompensation der steigenden Treibstoffkosten sowie der ab 2011 eingeführten Luftverkehrssteuer an die Passagiere möglich sein wird, kann die Ertragsentwicklung maßgeblich beeinflussen. Dies gilt auch für den Verlauf und die Ergebnisse der 2011 wieder anstehenden Tarifgespräche, beginnend mit der Ende März auslaufenden Tarifvereinbarung für das Cockpitpersonal.

Eine besondere Rolle für die Kostensenkung wie für das Wachstum trägt die laufende Modernisierung der Flotte.

Die Weiterentwicklung der Drehkreuze bietet Lufthansa weiteres Potenzial. Mit der für Ende 2011 geplanten Eröffnung der neuen Landebahn in Frankfurt und dem vereinbarten Ausbau des Satelliten-Terminals in München verfügt Lufthansa im europäischen Wettbewerb über einzigartige Entwicklungsperspektiven. Auf diesem Entwicklungsweg wird auch für 2011 ein weiteres Umsatzwachstum und eine Ergebnisverbesserung erwartet.

Sofern die prognostizierten Konjunkturentwicklungen eintreten und der Geschäftsverlauf nicht durch einen unverhältnismäßigen Anstieg der Treibstoffpreise oder andere unvorhersehbare Einflussfaktoren beeinträchtigt wird, ist nach heutiger Einschätzung auch davon auszugehen, dass sich Umsatz und Ergebnis auch 2012 weiter positiv entwickeln werden. Das Ausmaß der durch die vorgesehene Luftverkehrssteuer verursachten Nachfragedämpfung bleibt allerdings weiterhin eine schwer zu prognostizierende Unwägbarkeit. Dennoch halten wir unseren Anspruch unverändert aufrecht, auch weiterhin in der Luftfahrtindustrie hinsichtlich Profitabilität und nachhaltiger Wertschaffung eine führende Position einzunehmen.

Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG 2010

Deutsche Lufthansa AG

Bilanz zum 31. Dezember 2010

Aktiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2010	31.12.2009
Immaterielle Vermögensgegenstände		140	138
Flugzeuge		4 338	3 828
Übrige Sachanlagen		101	110
Finanzanlagen	4)	8 583	11 128
Anlagevermögen	3)	13 162	15 204
Vorräte	5)	27	24
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6)	502	428
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6)	1 576	1 544
Wertpapiere	7)	2 717	1 731
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	7)	340	191
Umlaufvermögen		5 162	3 918
Rechnungsabgrenzungsposten	8)	42	35
Bilanzsumme		18 366	19 157

Passiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2010	31.12.2009
Gezeichnetes Kapital	9)	1 172	1 172
Kapitalrücklage	10)	857	857
Gewinnrücklagen	10)	1 567	1 318
Bilanzgewinn	28)	275	0
Eigenkapital		3 871	3 347
Rückstellungen	11)	6 358	8 899
Anleihen		2 106	2 199
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1 068	902
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1 895	1 317
Übrige Verbindlichkeiten		3 037	2 461
Verbindlichkeiten	12)	8 106	6 879
Rechnungsabgrenzungsposten		31	32
Bilanzsumme		18 366	19 157

Deutsche Lufthansa AG

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2010

in Mio. €	Anhang	2010	2009
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15)	13 525	11 970
Andere Betriebserlöse	16)	267	229
Umsatzerlöse		13 792	12 199
Sonstige betriebliche Erträge	17)	1 976	1 854
Materialaufwand	18)	– 9 459	– 8 497
Personalaufwand	19)	– 2 571	– 2 678
Abschreibungen	20)	– 513	– 502
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21)	– 2 995	– 2 780
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		230	– 404
Beteiligungsergebnis	22)	889	476
Zinsergebnis	23)	– 137	– 20
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	24)	– 264	– 158
Finanzergebnis		488	298
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		718	– 106
Außerordentliches Ergebnis	25)	– 37	0
Steuern	26)	– 198	– 42
Jahresüberschuss	27)	483	
Jahresfehlbetrag	27)		– 148
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	10)		148
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	10)	– 208	0
Bilanzgewinn	28)	275	0

Deutsche Lufthansa AG Anlagenspiegel 2010

in Mio. €	Entwicklung der Anschaffungswerte					Entwicklung der kumulierten Abschreibungen					Entwicklung der Buchwerte			
	Stand 01.01. 2010	BiMoG Anpassung	Zu- gänge	Ab- gänge	Umbu- chungen	Stand 31.12. 2010	Stand 01.01. 2010	Zu- gänge	Ab- gänge	Zu- schrei- bungen	Umbu- chungen	Stand 31.12. 2010	Stand 31.12. 2010	Stand 31.12. 2009
I. Immaterielle Vermögensgegenstände														
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten														
	302	-	6	0	1	309	180	10	0	-	-	190	119	122
	16	-	6	-	-1	21	-	-	-	-	-	-	21	16
	318	-	12	0	-	330	180	10	0	-	-	190	140	138
2. Geleistete Anzahlungen														
II. Flugzeuge														
1. Flugzeuge mit Zubehör														
	11 588	-	909	3 738	417	9 176	8 688	482	3 498	-	0	5 672	3 504	2 900
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau														
	928	-	347	24	- 417	834	-	-	-	-	-	-	834	928
	12 516	-	1 256	3 762	0	10 010	8 688	482	3 498	-	0	5 672	4 338	3 828
III. Übrige Sachanlagen														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
	151	-	1	3	1	150	83	7	2	-	0	88	62	68
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung														
	150	-	9	9	0	150	113	13	9	-	0	117	33	37
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau														
	5	-	2	0	-1	6	-	-	-	-	-	-	6	5
	306	-	12	12	0	306	196	20	11	-	0	205	101	110
IV. Finanzanlagen														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen														
	8 157	- 2 620	930	47	50	6 470	526	165	-	200	-	491	5 979	7 631
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen														
	2 732	-	295	717	- 50	2 260	337	98	217	2	-	216	2 044	2 395
3. Beteiligungen														
	769	-	-	98	- 310	361	-	-	-	-	-	-	361	769
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht														
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Wertpapiere des Anlagevermögens														
	53	- 39	0	5	-	9	5	-	5	-	-	-	9	48
6. Sonstige Ausleihungen														
	303	-	16	424	310	205	28	1	-	5	-	24	181	275
7. Vorfinanzierung von Mietobjekten														
	11	-	-	2	-	9	1	-	1	-	-	-	9	10
	12 025	- 2 659	1 241	1 293	-	9 314	897	264	223	207	-	731	8 583	11 128
Summe Anlagevermögen														
	25 165	- 2 659	2 521	5 067	-	19 960	9 961	776	3 732	207	-	6 798	13 162	15 204

Anhang der Deutschen Lufthansa AG 2010

1) Anwendung des HGB

Die Deutsche Lufthansa AG hat zum 31. Dezember 2010 die Vorschriften des am 25. Mai 2009 verabschiedeten Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BGBI. I, S. 1102, „BilMoG“) angewendet. Die Vorjahresangaben, soweit gesetzlich gefordert, entsprechen unter Beachtung der Übergangsvorschriften dem Handelsgesetzbuch nach altem Recht.

Relevante Neuregelungen des BilMoG sind im Übrigen in diesem Anhang an entsprechender Stelle gekennzeichnet, Gesetzesnormen tragen insoweit den Zusatz „neue Fassung“ beziehungsweise „n.F.“

Ergänzend zu diesen Vorschriften waren die Regelungen des Aktiengesetzes zu beachten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren 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 erstmalige Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften des HGB in der Fassung des BilMoG erfolgt nach Maßgabe des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch (Artikel 66 f. EGHGB). Gemäß Artikel 67 Abs. 8 des EGHGB brauchen die Vorjahreswerte nicht an die geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften angepasst zu werden. Die Gesellschaft hat von diesem Wahlrecht Gebrauch gemacht und auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet.

Die Anpassung an die neuen Vorschriften ist zu Beginn des Umstellungsjahres erfolgt. Die aus der erstmaligen Anwendung der geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften zum 1. Januar 2010 resultierenden Umstellungseffekte sind gemäß Artikel 67 Abs. 7 EGHGB in der Gewinn- und Verlustrechnung gesondert im außerordentlichen Ergebnis und gemäß Artikel 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB in den Gewinnrücklagen angegeben.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungsbeziehungsweise 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, liquide Mittel und Rückstellungen werden grundsätzlich gemäß § 256a HGB zum Devisenmittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Für langfristige 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.

Die zum Ausgleich gegenläufiger Wertänderungen oder Zahlungsströme aus Zins-, Wechselkurs- und Treibstoffpreissrisiken abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte sind in Erläuterung 14) dargestellt.

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.

Geringwertige Wirtschaftsgüter bis 150 EUR werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und solche bis 1.000 EUR in einem Sammelposten erfasst, der über fünf Jahre abgeschrieben wird.

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 bis auf einen Restbuchwert von 10 Prozent abgeschrieben. Darüber hinaus werden über eine Nutzungsdauer von 14 Jahren hinaus genutzte Verkehrsflugzeuge 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. Aufgrund der mit der Einführung des BilMoG entfallenen Maßgeblichkeit des handelsrechtlichen Abschlusses auch für steuerrechtliche Abschreibungen werden Zugänge ab dem Geschäftsjahr 2010 nunmehr wieder linear abgeschrieben.

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 beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis 14 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. Zugänge ab dem Geschäftsjahr 2010 werden aufgrund der mit BilMoG entfallenen Maßgeblichkeit nunmehr wieder linear abgeschrieben.

Finanzanlagen Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen oder erforderlicher Wertaufholungen bilanziert. Zur Erfüllung von Verpflichtungen aus der Altersversorgung sowie aus Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter sind entsprechende Mittel in insolvenzgeschützten Fondsanlagen beziehungsweise Rückdeckungsversicherungen angelegt, die dem Zugriff der übrigen Gläubiger entzogen sind. Im Vorjahr wurde das Deckungsvermögen unsaldiert zu Anschaffungskosten unter den Finanzanlagen ausgewiesen.

Ab 2010 wird das Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert unter Zugrundelegung von extern bereitgestellten Kursinformationen bewertet und mit den jeweils zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Zeitwert des Deckungsvermögens die korrespondierenden Verpflichtungen, erfolgt ein gesonderter Ausweis als „aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auf der Aktivseite der Bilanz. Soweit die Zeitbewertung des Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge gem. § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB der Ausschüttungssperre.

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 wurden bis zum 31. Dezember 2009 nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Teilwertverfahrens ermittelt. Ab dem Geschäftsjahr 2010 werden mit Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) die Pensionsverpflichtungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Richttafeln Heubeck 2005 G ermittelt. Neben angemessenen Fluktuations- und Karriere-trends werden dabei ein Gehaltstrend von grundsätzlich 2,75 Prozent und Rententrends zwischen 1 - 2,75 Prozent berücksichtigt. Die Abzinsung erfolgt gem. § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB pauschal mit dem von der Bundesbank gemäß RückAbzinsVO veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Der für die Umbewertung per 1. Januar 2010 maßgebliche Zinssatz beträgt 5,25 Prozent. Für die Bewertung zum 31. Dezember 2010 beträgt der entsprechende Zinssatz 5,15 Prozent.

Versorgungsverpflichtungen aus Gehaltsumwandlungen werden zum beizulegenden Zeitwert des Rückdeckungsvermögens angesetzt, soweit dieser Wert den zugesagten Mindestbetrag überschreitet.

Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 2 HGB mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Höhe des Erfüllungsrückstands ergibt sich aus den bis zum 31. Dezember 2010 ausstehenden Gehaltszahlungen, die in der Freistellungsphase fällig werden sowie den zusätzlichen Arbeitgeberbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung und den Aufstockungsbeiträgen. Die Rückstellung wird unter angemessener Berücksichtigung biometrischer Wahrscheinlichkeiten und eines Gehaltstrends von 2,75 Prozent ermittelt. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der durchschnittlichen Vertragslaufzeiten mit dem durch die Bundesbank veröffentlichten Zinssatz. Er beträgt am 30. November 2010 3,9 Prozent und hat sich bis zum 31. Dezember 2010 nicht verändert.

Die übrigen Rückstellungen sind nach der Neuregelung des § 253 Abs. 1 Satz 2, 2. Halbsatz HGB n.F. in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags anzusetzen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind nach § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB n.F. in Verbindung mit § 253 Abs. 2 Sätze 4 und 5 HGB n.F. unter Zugrundelegung eines seitens der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Durchschnittszinssatzes der letzten sieben Geschäftsjahre zu ermitteln.

Zum 1. Januar 2010 wurden Rückstellungen nach den § 249 Abs. 1 HGB a.F. im Gesamtwert von 42 Mio. EUR aufgelöst. Die Auflösung wird erfolgsneutral durch Einstellung in die Gewinnrücklagen vorgenommen.

Verbindlichkeiten Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert.

Latente Steuern Latente Steuern werden ab 2010 für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten ermittelt. Dabei werden bei der Deutschen Lufthansa AG nicht nur die Unterschiede aus den eigenen Bilanzpositionen einbezogen, sondern auch solche, die bei Organtöchtern bestehen. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragssteuersatzes des steuerlichen Organkreises der Deutschen Lufthansa AG von aktuell 25 Prozent. Der kombinierte Ertragsteuersatz umfasst Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung würde in der Bilanz als „passive latente Steuer“ angesetzt werden. Im Falle einer Steuerentlastung wird vom entsprechenden Aktivierungswahlrecht kein Gebrauch gemacht werden. Im Geschäftsjahr ergab sich insgesamt eine – nicht bilanzierte – aktive latente Steuer.

Aktive latente Steuern resultieren im Wesentlichen aus unterschiedlichen Wertansätzen von Rückstellungen für Pensionen und drohenden Verlusten. Zudem bestehen latente Steuerforderungen aufgrund bislang nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge. Passive latente Steuern resultieren aus unterschiedlichen Wertansätzen von Flugzeugen und übrigen Sachanlagevermögen. Insgesamt werden die passiven latenten Steuern durch aktive Steuerlatenzen überkompensiert. In Ausübung des Wahlrechts aus § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wurde für den Überhang aktiver Steuerlatenzen eine aktive latente Steuer nicht bilanziert.

Erläuterungen zur Bilanz Aktiva

3) Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2010 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 dreiunddreißig B737-300, dreißig B737-500, fünfundzwanzig B747-400, sechzehn A340-600, vier A330-300, zwei A340-300, zwei A321-200 und ein A320-200 geleast. Der starke Anstieg ist im Wesentlichen auf die Einbringung von 88 Flugzeugen vom Typ B737 und B747 im Geschäftsjahr in österreichische Mieterbeteiligungsmodelle zurückzuführen.

4) Finanzanlagen

Die wesentlichen mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen der Deutschen Lufthansa AG sind in der Anlage zum Anhang aufgeführt.

5) Vorräte

Vorräte		
in Mio. €	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15	13
Fertige Erzeugnisse und Waren	12	11
	27	24

6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
	31.12.2010	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	31.12.2009
in Mio. €			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	502	0	428
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	885	14	868
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	0	5
Sonstige Vermögensgegenstände	687	235	671
	2 078	249	1 972

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 1.411 Mio. EUR.

8) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält Zinsen aus Finanzierungsleasingverträgen für Fluggerät von 5 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 29. April 2010 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 28. April 2015 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Bei Aktienausgabe gegen Sacheinlagen kann das Bezugsrecht ausgeschlossen werden, im Falle der Aktienausgabe gegen Bar- einlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgenommen werden. Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, im Falle der Kapitalerhöhung gegen Bar- einlagen, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugs- recht der Aktionäre auszuschließen mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Ak- tien insgesamt zehn von Hundert des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen und der Ausgabebetrag den Börsen- preis nicht wesentlich unterschreitet. Die durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 25. Mai 2005 er- teilte und bis zum 24. Mai 2010 befristete Ermächtigung des Vorstands wird für die Zeit ab Wirksamwerden dieser neuen Ermächtigung in dem Umfang aufgehoben, in dem noch nicht von ihr Gebrauch gemacht wurde.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 17. Mai 2006 wurde der Vorstand bis zum 16. Mai 2011 er- mächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibun- gen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu be- geben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grund- kapitals um bis zu 117.227.520 EUR durch Ausgabe von bis zu 45.792.000 neuen, auf den Namen lautenden Stück- aktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuld- verschreibungen oder von Optionsscheinen aus Options- schuldverschreibungen 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. Janu- ar 2002 eine Wandelanleihe über 750 Mio. EUR begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750.000 Wandlungsrechte ausge- geben, 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 verbriefen.

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 Ak- tien) in 2007, einer Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2008 zu einem Gesamtbetrag von 205 TEUR und am 4. Januar 2010 in Höhe von 43.458.000 EUR bestanden zum Bilanzstichtag noch 6.681 Wandlungsrechte, die das Recht zur Wandlung in bis zu 336.404 Aktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Kurs von 19,86 EUR verbriefen.

Es besteht danach noch bedingtes Kapital (Beding- tes 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 Hauptversamm- lung 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 (Ge- nehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversamm- lung vom 29. April 2010 wurde der Vorstand gem. § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 28. April 2015 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzei- tigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffent- lichen Kaufangebots erfolgen. In derselben Hauptversamm- lung wurde die derzeit bestehende und bis zum 23. Oktober 2010 befristete Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien aufgehoben.

Im Geschäftsjahr 2010 hat die Deutsche Lufthansa AG insgesamt 495.122 eigene Aktien zum Durchschnitts- kurs von 16,14 EUR erworben. Dies entspricht 0,11 Prozent vom Grundkapital.

Die Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 493.610 als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2010 für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 24 weiterer verbundener Unternehmen und Beteili- gungsgesellschaften zum Kurs von 15,38 EUR.
- 372 Aktien wurden noch aus der leistungsorientierten variablen Vergütung des Jahres 2008 Führungskräften und außertariflich beschäftigten Mitarbeitern zum Kurs von 10,73 EUR zugeteilt.
- 1.140 Aktien wurden noch aus der leistungsorientierten variablen Vergütung des Jahres 2009 Führungskräften und außertariflich beschäftigten Mitarbeitern zum Kurs von 10,50 EUR zugeteilt.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur**gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 19. April 2010**

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt, Deutschland, hat uns namens und mit Vollmacht der Deka International S.A, Luxemburg, Luxemburg, am 14. April 2010 folgendes mitgeteilt: Der Stimmrechtsanteil der Deka International S.A, Luxemburg, Luxemburg, hat am 9. April 2010 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,21 Prozent (14.690.725 Stimmrechte).

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur**gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 23. April 2010**

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt, Deutschland, hat uns namens und mit Vollmacht der Deka International S.A, Luxemburg, Luxemburg, am 21. April 2010 folgendes mitgeteilt: Der Stimmrechtsanteil der Deka International S.A, Luxemburg, Luxemburg, hat am 19. April 2010 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,55 Prozent (11.690.725 Stimmrechte).

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur**gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 4. Mai 2010**

Die Janus Capital Management LLC, Denver, Colorado, USA, hat uns mit Schreiben vom 30. April 2010 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 29. April 2010 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,29 Prozent (15.088.270 Stimmrechte) beträgt. Davon sind ihr 3,29 Prozent (15.088.270 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur**gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 18. Januar 2011**

Die BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien hat uns namens und mit Vollmacht der nachfolgenden Gesellschaften am 14. Januar 2011 folgendes mitgeteilt: Der Stimmrechtsanteil der BlackRock, Inc., New York, U.S.A., hat am 10. Januar 2011 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,08 Prozent (23.255.011 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,08 Prozent (23.255.011 Stimmrechte) 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 10. Januar 2011 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,003 Prozent (22.912.821 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,003 Prozent (22.912.821 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Holdco 2, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat am 10. Januar 2011 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,003 Prozent (22.912.821 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,003 Prozent (22.912.821 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

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. Den Gewinnrücklagen wurden im Rahmen der BilMoG Umstellung 42 Mio. EUR zugeführt. Es besteht eine Ausschüttungssperre in Höhe von 280 Mio. EUR, die aus der Bewertung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert resultiert. Dem ausschüttungsgesperrten Betrag stehen freie Gewinnrücklagen in ausreichender Höhe gegenüber. Aus dem Jahresergebnis werden den Gewinnrücklagen weitere 208 Mio. EUR zugeführt.

11) Rückstellungen

Rückstellungen		
in Mio. €	31.12.2010	31.12.2009
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1 823	4 853
Steuerrückstellungen	145	120
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	2 339	1 967
Sonstige Rückstellungen	2 051	1 959
	6 358	8 899

Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen. Darüber hinaus enthalten die Pensionsrückstellungen die Übergangsvorsorge für das fliegende Personal. Zur Rückdeckung der Ansprüche wurde im Jahre 2004 begonnen, die Verpflichtung durch Dotierungen in einen treuhänderischen Fonds auszufinanzieren. Daneben existieren Verpflichtungen aus Gehaltsumwandlungen, denen ebenfalls Vermögen aus Rückdeckungsversicherungen gegenübersteht.

Für den Bilanzausweis werden die versicherungsmathematischen Verpflichtungen mit dem jeweiligen Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert am 31. Dezember 2010 saldiert. Die historischen Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen zum 31. Dezember 2010 3.164 Mio. EUR, der beizulegende Zeitwert liegt zum 31. Dezember 2010 bei 3.439 Mio. EUR.

Der versicherungsmathematische Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2010 wird mit 5.262 Mio. EUR angesetzt. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 277 Mio. EUR stehen Erträge aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 212 Mio. EUR gegenüber.

Mit der Anwendung des BilMoG ergibt sich aus der Umbewertung der Verpflichtungen und des Deckungsvermögens zum 1. Januar 2010 ein saldierter Umstellungsbetrag von 462 Mio. EUR. Davon werden im Jahre 2010 31 Mio. EUR als außerordentlicher Aufwand den Pensionsrückstellungen zugeführt. Der zum 31. Dezember 2010 verbleibende Unterdeckungsbetrag von 431 Mio. EUR wird gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB in den Folgejahre bis spätestens zum 31. Dezember 2024 zugeführt werden.

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen. Mit den Verpflichtungen in Höhe von 64 Mio. EUR wird das Deckungsvermögen mit einem beizulegenden Zeitwert von 44 Mio. EUR verrechnet. Die historischen Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 39 Mio. EUR.

Den verrechneten Erträgen aus Deckungsvermögen von 255 TEUR stehen Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellung von 2,7 Mio. EUR gegenüber.

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

12) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten				
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über fünf Jahre	Insgesamt 31.12.2010	Insgesamt 31.12.2009
Anleihen	–	750	2 106	2 199
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	124	155	1 068	902
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	–	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	345	–	345	271
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 879	4	1 895	1 317
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	31	–	31	31
Sonstige Verbindlichkeiten	613	1 178	2 661	2 158
- davon aus Steuern	(99)	–	(99)	(50)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(9)	(5)	(26)	(32)
	2 992	2 087	8 106	6 879

Von den Anleihen sind 7 Mio. EUR konvertibel. Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 434 Mio. EUR durch Flugzeuge gesichert. Von den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverträgen von 2,2 Mrd. EUR durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert.

13) Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse		
in Mio. €	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1 310	1 472
- davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(439)	(630)
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	837	726
- davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(217)	(141)
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	3

Der Ausweis beinhaltet mit 867 Mio. EUR die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Die Verpflichtungen aus Bürgschaften waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften voraussichtlich erfüllt werden können und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist. Des Weiteren stehen diesem Betrag Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 844 Mio. EUR gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Von den Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfallen 290 Mio. EUR auf gesamtschuldnerische Haftungen zugunsten der als Joint Venture geführten „Terminal One Group Association, L.P. Project“ am New Yorker Flughafen JFK. Die Passivierung einer Rückstellung ist unterblieben, da mit einer Inanspruchnahme nicht gerechnet wird. Es ist davon auszugehen, dass die Gesellschaft ihre Verpflichtungen selbst erfüllen kann. Den Verpflichtungen aus Gewährleistungsverträgen stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 217 Mio. EUR gegenüber.

14) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2010 5,1 Mrd. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 4,1 Mrd. EUR in den Jahren 2011 bis 2014 und 1,0 Mrd. EUR im Jahr 2015 fällig.

Zum Bilanzstichtag bestehen Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen sowie Einlageverpflichtungen bei Beteiligungen in Höhe von 7 Mio. EUR sowie Darlehenszusagen in Höhe von 287 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 164 Mio. EUR für Mieten aufgewendet.

Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Finanzierungs-Leasingverträgen für Fluggerät entstanden im Geschäftsjahr 2010 Belastungen in Höhe von 12 Mio. EUR, die sich bis 2012 ganz abbauen werden.

Auf langfristige Operate Leasing-Verträge mit Laufzeiten bis 2015 entfielen im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 274 Mio. EUR.

Verpflichtungen aus langfristigen Wartungsverträgen

Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Wartungsverträgen mit Laufzeiten bis 2019 entstanden im Geschäftsjahr Aufwendungen von 72,2 Mio. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 403 Mio. EUR in den Jahren 2011 bis 2014 und 413 Mio. EUR in den Jahren 2015-2019 fällig.

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungen Zum 31. Dezember 2010 bestanden – überwiegend im Rahmen von Bandbreitenoptionen und Termingeschäften – folgende Risikopositionen aus Sicherungsgeschäften zur Abdeckung von Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Treibstoffpreisschwankungen in US-Dollar:

Währungen			
Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. USD 1 293	Europäische Optionen	0,6870	2012
Mio. USD 79	Terminkäufe	0,7151	2012
Mio. USD 9 126	Terminkäufe	0,7351	2016
Mio. AUD 198	Terminverkäufe	0,6420	2050
Mio. CAD 461	Terminverkäufe	0,7050	2050
Mio. CHF 1 319	Terminverkäufe	0,7180	2016

Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. CNY 2 111	Terminverkäufe	0,1145	2011
Mio. CZK 1 476	Terminverkäufe	0,0390	2012
Mio. DKK 8	Terminverkäufe	0,1342	2011
Mio. GBP 456	Terminverkäufe	1,1582	2013
Mio. HKD 2 115	Terminverkäufe	0,0964	2012
Mio. HUF 2 607	Terminverkäufe	0,0035	2012
Mio. INR 11 403	Terminverkäufe	0,0162	2011
Mio. JPY 73 529	Terminverkäufe	0,0085	2012
Mio. KRW 92 845	Terminverkäufe	0,0007	2011
Mio. MXN 13	Terminverkäufe	0,0613	2011
Mio. NOK 1 642	Terminverkäufe	0,1206	2012
Mio. NZD 63	Terminverkäufe	0,4968	2012
Mio. PHP 971	Terminverkäufe	0,0169	2011
Mio. PLN 558	Terminverkäufe	0,2400	2012
Mio. SEK 2 758	Terminverkäufe	0,1024	2012
Mio. SGD 90	Terminverkäufe	0,5427	2012
Mio. THB 1 036	Terminverkäufe	0,0243	2011
Mio. ZAR 1 151	Terminverkäufe	0,0925	2012

Darüber hinaus bestehen mit Konzerngesellschaften folgende Währungssicherungsgeschäfte:

Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. USD 67	Europäische Optionen	0,7407	2012
Mio. AUD 56	Terminkäufe	0,6253	2012
Mio. CAD 180	Terminkäufe	0,7038	2017
Mio. CHF 1 033	Terminkäufe	0,7218	2016
Mio. CZK 579	Terminkäufe	0,0392	2012
Mio. DKK 189	Terminkäufe	0,1340	2012
Mio. GBP 223	Terminkäufe	1,1690	2013

Mio. HKD 1 284	Terminkäufe	0,0965	2012
Mio. JPY 29 627	Terminkäufe	0,0086	2012
Mio. KRW 31 399	Terminkäufe	0,0007	2011
Mio. MXN 13	Terminkäufe	0,0613	2011
Mio. NOK 231	Terminkäufe	0,1203	2012
Mio. PLN 32	Terminkäufe	0,2378	2012
Mio. SEK 761	Terminkäufe	0,1023	2012
Mio. SGD 46	Terminkäufe	0,5479	2012
Mio. THB 632	Terminkäufe	0,0246	2011
Mio. ZAR 608	Terminkäufe	0,0968	2012
Mio. HUF 3 050	Terminverkäufe	0,0034	2012
Mio. USD 2 850	Terminverkäufe	0,7480	2016

Zinsen			
Volumen	Derivatart	Referenz- zinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 2 509	Swapgeschäfte EUR + 0,973 % bis + 6,75 %	gegen 3- bis 6- Monats-Euribor - 3,03 % bis + 7,97 %	2019
Mio. EUR 100	Swapgeschäft EUR + 0,8725	gegen 3-Monats- Libor	2011
Mio. EUR 16	Swapgeschäft JPY + 5,795 %	gegen Swapgeschäft EUR + 3,318 %	2012
Mio. EUR 108	Swapgeschäfte JPY + 3,321 % bis + 3,726 %	gegen 6-Monats-Euribor + 1,883 % bis + 2,984 %	2012
Mio. EUR 212	Swapgeschäfte USD + 2,104 % bis + 2,641 %	gegen 6-Monats- Euribor - 3,45 % bis - 1,365 %	2017
Mio. EUR 770	Swapgeschäft 1- bis 6-Monats-Euribor - 0,998 % bis + 0,92 %	gegen 6-Monats- USD-Libor + 4,5 %	2022
Mio. EUR 294	Swapgeschäfte 1- bis 3-Monats- CHF-Libor + 0,778 % bis + 4,383 %	gegen 6-Monats- USD-Libor + 4,5 %	2016
Mio. EUR 17	Swapgeschäft USD + 0,68 % bis + 2,1 %	gegen Swapgeschäft 6-Monats-Euribor + 0,35 %	2017
Mio. EUR 12	Swapgeschäft 6-Monats-USD Libor + 0,325 %	gegen 6-Monats- Euribor + 0,3525 %	2017

Volumen	Derivatart	Referenz- zinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 458	Swapgeschäft 6-Monats- USD-Euribor + 1,13 % bis + 17,64 %	gegen Swapge- schäft 1- bis 3- Monats-EUR + 0,99 % bis + 0,92 %	2022
Mio. EUR 24	Swapgeschäft 6-Monats- CHF-Libor + 1,0 %	gegen 6-Monats- Euribor + 1,075 %	2012
Mio. EUR 60	Swapgeschäft 6-Monats- USD-Libor + 4,5 %	gegen 6-Monats- GBP-Euribor -0,1 % bis + 0,783 %	2015
Mio. EUR 270	Swapgeschäft CHF + 0,47 % bis + 16 %	gegen Swapge- schäft CHF + 3,5 % bis + 5,7 %	2017

Darüber hinaus bestehen mit Konzerngesellschaften folgende Zinssicherungsgeschäfte:

Volumen	Derivatart	Referenz- zinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 270	Swapgeschäft CHF +3,5% bis 5,7%	gegen Swapgeschäft CHF + 0,47 % bis + 16 %	2017
Mio. EUR 53	Swapgeschäfte 6-Monats-Euribor - 2,62 % bis - 1,365 %	gegen Swapgeschäfte USD + 2,526 % bis + 2,641 %	2016
Mio. EUR 7	Swapgeschäft USD + 4,67 %	gegen 12-Monats- USD-Libor + 0,55 %	2011
Mio. EUR 330	1- bis 6-Monats- USD-Libor + 0,60 % bis + 4,5 %	Gegen 1- bis 3-Monats- CHF-Libor + 0,778 % bis + 4,3825 %	2016
Mio. EUR 24	Swapgeschäft 6-Monats- CHF-Libor + 1,0 %	gegen 6-Monats-Euribor + 1,075 %	2012
Mio. EUR 59	6- Monats- GBP-Euribor - 0,1 % bis + 0,783 %	gegen Swapgeschäft 6-Monats-USD-Libor + 4,5 %	2015
Mio. EUR 389	Swapgeschäft USD + 1,3 % bis + 17,64 %	gegen Swapgeschäft 3- bis 6-Monats-USD-Libor - 0,19 % bis + 1,39 %	2022
Mio. EUR 49	Swapgeschäft 3- bis 6-Monats- Euribor + 0,98 % bis + 1,33 %	gegen Swapgeschäft 3- bis 6-Monats- USD-Libor + 1,39 % bis + 1,40 %	2013
Mio. EUR 33	Swapgeschäft USD + 2,5 %	gegen Swapgeschäft 6-Monats-Euribor + 3,7 %	2015

Treibstoffpreise			
Derivatart	Volumen in %*	Durchschnittliches Preisniveau der Sicherungswirkung in USD/bbl	Jahr der Fälligkeit
Bandbreitenoptionen	4,8	75,41	2011
Bandbreitenoptionen	0,2	87,00	2012
Sicherungskombinationen	73,8	89,34–125,02	2011
Sicherungskombinationen	29,3	94,89–129,98	2012

* Anteil am voraussichtlichen Treibstoffbedarf.

Für das Kalenderjahr 2011 bestehen zum Stichtag keine Sicherungen über die Preisdifferenz zwischen Gasoil und Rohöl und zwischen Kerosin und Rohöl

Bewertungseinheiten Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt als international tätiges Luftverkehrsunternehmen Risiken aus Wechselkursänderungen. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken erfolgt im Rahmen des systematischen Finanzmanagement des Lufthansa Konzerns. Eine eigenständige Sicherungspolitik ist bezogen auf die rechtliche Einheit Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich nicht gegeben. Die Bildung von Bewertungseinheiten nach § 254 HGB n.F. kann und wird daher nur insoweit vorgenommen, als abgeschlossenen Währungssicherungsgeschäften gegenläufige Derivatgeschäfte gleicher Währung und Fälligkeit gegenüberstehen. Für drohende Verluste aus darüber hinaus abgeschlossenen Währungssicherungsgeschäften wurden zum 31. Dezember 2010 Rückstellungen in Höhe von 151 Mio. EUR gebildet.

Devisensicherung				
Währung	Derivatart	Jahr der Fälligkeit	Volumen schwebendes Geschäft in Mio.	Volumen abgesichertes Risiko in Mio.
AUD	Terminverkauf	2011	38	38
		2012	18	18
CAD	Terminverkauf	2011	89	89
		2012	44	44
		2013	10	10
		2014	10	10
		2015	10	10
		2016	10	10
CHF	Terminverkauf	2011	199	199
		2012	30	30
CNY	Terminverkauf	2011	1 116	1 116
CZK	Terminverkauf	2011	411	411
		2012	169	169
DKK	Terminkauf	2011	8	8
GBP	Terminverkauf	2011	161	161
		2012	27	27
		2013	4	4

Währung	Derivatart	Jahr der Fälligkeit	Volumen schwebendes Geschäft in Mio.	Volumen abgesichertes Risiko in Mio.
HKD	Terminverkauf	2011	784	784
		2012	501	501
HUF	Terminverkauf	2011	5 277	5 277
		2012	2 168	2 168
INR	Terminverkauf	2011	5 683	5 683
JPY	Terminverkauf	2011	21 015	21 015
		2012	8 612	8 612
KRW	Terminverkauf	2011	31 399	31 399
MXN	Terminverkauf	2011	13	13
NOK	Terminverkauf	2011	169	169
		2012	62	62
PHP	Terminkauf	2011	761	761
PLN	Terminverkauf	2011	47	47
		2012	21	21
SEK	Terminverkauf	2011	542	542
		2012	219	219
SGD	Terminverkauf	2011	34	34
		2012	12	12
THB	Terminverkauf	2011	632	632
USD	Terminkauf	2011	1 517	1 517
		2012	514	514
		2013	3	3
ZAR	Terminverkauf	2011	453	453
		2012	156	156

Des Weiteren werden Währungssicherungsgeschäfte mit erwarteten Flugzeuglieferungen zu Bewertungseinheiten zum Ausgleich von währungsbedingten Preissteigerungsrisiken zusammengefasst. Flugzeugkäufe werden außer mit Termingeschäften auch mit Bandbreitenoptionen gesichert. Das Exposure für Investitionen zum Jahresende 2010, das dazugehörige Sicherungsvolumen sowie die Auswirkungen der Sicherungsgeschäfte in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen stellen sich nach derzeitigem Kenntnisstand wie folgt dar:

Sicherung von Investitionen				
Geschäftsjahr	Exposure in USD	Sicherungs- volumen in USD	Marktwerte in EUR	Sicherungs- grad
in Mio. €				
2011	1 954	1 707	30,6	87 %
2012	1 519	1 244	25,7	82 %
2013	903	811	28,8	90 %
2014	445	404	16,0	91 %
2015	91	68	3,9	75 %
Gesamt	4 912	4 234	105,0	86 %

Die Deutsche Lufthansa AG sichert Preisrisiken aus dem künftigen Treibstoffbedarf wirksam mit geeigneten Derivaten ab. Diese bilden zusammen mit geplanten Treibstoffeinkäufen sogenannte Bewertungseinheiten. Da aufgrund der unverändert erforderlichen imparitätischen Bewertung schwebender Beschaffungsgeschäfte bei gesunkenen Marktpreisen am Bilanzstichtag die Bildung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften durch entsprechende Bewertungseinheiten nicht vermieden werden kann, hat die Deutsche Lufthansa AG auf die Bildung von Bewertungseinheiten für Zwecke des handelsrechtlichen Jahresabschlusses gemäß § 254 HGB n.F. verzichtet. Zum 31. Dezember 2010 sind keine Rückstellungen für drohende Verluste zu bilden.

Markt- und Buchwerte Finanzderivate Für die bestehenden Finanzderivate ergeben sich zum 31. Dezember 2010 folgende Marktwerte beziehungsweise bilanzielle Buchwerte:

Finanzderivate			
Derivatart	Marktwerte 31.12.2010	Buchwerte Sonstige Vermögens- gegenstände 31.12.2010	Buchwerte Sonstige Rückstellungen 31.12.2010
in Mio. €			
Termingeschäfte			
Devisensicherung	-13,6	-	151
Bandbreitenoptionen			
Devisensicherung	1,7	-	-
Europäische Optionen			
Devisensicherung	103,5	62	-
Bandbreitenoptionen			
Treibstoff-Preissicherung	37	4	-
Sicherungskombinationen			
Treibstoff-Preissicherung	343	88	-
Zinsswaps	250	-	-

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 werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Finanzinstrumente des Finanzanlagevermögens Die Finanzinstrumente des Finanzanlagevermögens liegen mit ihren beizulegenden Zeitwerten zum 31. Dezember 2010 über den Buchwerten. Ein Verzicht auf Wertberichtigungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB lag insoweit nicht vor.

Bilanzposten		
in Mio. €	Marktwerte 31.12.2010	Buchwerte 31.12.2010
Anteile an verbundenen Unternehmen	1 912	1 739
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	779	756
Beteiligungen	231	226
Sonstige Ausleihungen	129	128
Wertpapiere des Anlagevermögens	44	44

Bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen handelt es sich um eine Beteiligung an der Lufthansa SICAV-FIS, Luxemburg in Höhe von 100 Prozent. Dies ist eine Beteiligung an einem ausländischen Investmentvermögen im Sinne des §§ 1,2 Abs. 9 InvG. Die Ausschüttung beträgt im Geschäftsjahr 5 Mio. EUR. Eine Beschränkung in der Möglichkeit der täglichen Rückgabe besteht nicht. Ziel der Anlage ist das Vorhalten einer strategischen Mindestliquidität.

Erläuterungen zur
Gewinn- und Verlustrechnung

15) Erlöse aus Verkehrsleistungen

Passageverkehrserlöse nach Strecken		
in Mio. €	2010	2009
Europa	5 442	5 510
Nordamerika	3 098	2 681
Asien/Pazifik	3 022	2 351
Südamerika	705	461
Afrika	611	518
Nahost	647	449
	13 525	11 970

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2010	2009
Liniendienste	12 943	11 404
Charter	582	566
	13 525	11 970

16) Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2010	2009
Abfertigungsleistungen/Bordverkauf	117	98
Reiseleistungen (Provisionen)	137	116
Sonstige	13	15
	267	229

Die anderen Betriebserlöse wurden zu 66 Prozent in Europa (Vorjahr: 69 Prozent) erwirtschaftet.

17) Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge		
in Mio. €	2010	2009
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	83	79
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	894	999
Auflösung von Rückstellungen	151	124
Serviceleistungen für Konzerngesellschaften	116	94
Personalüberlassung	53	49
Schadenersatzleistungen	16	75
Mieterträge	8	7
Erträge aus Operating Lease Flugzeuge	91	0
Erträge aus dem Verkauf von Wertpapieren	0	3
Erträge aus der Wertaufholung von Vermögensgegenständen	210	48
Übrige betriebliche Erträge	354	376
	1 976	1 854

18) Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio. €	2010	2009
Betriebsstoffe für Flugzeuge	3 247	2 358
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	68	65
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6 144	6 074
	9 459	8 497

19) Personalaufwand

Personalaufwand		
in Mio. €	2010	2009
Löhne und Gehälter	1 985	1 895
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	586	783
- davon für Altersversorgung	(310)	(524)
	2 571	2 678

Die gesunkenen Aufwendungen für Altersversorgung sind auf die nach den neuen BilMoG-Regelungen getrennte Erfassung von Personal- und Zinsaufwand bei der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
	2010	2009
Bodenpersonal	14 843	15 441
Bordpersonal im Einsatz	20 168	19 683
Personal in Ausbildung	144	139
	35 155	35 263

20) Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgegliedert. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 14 Mio. EUR.

21) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
in Mio. €	2010	2009
Verkaufsprovisionen für Agenturen	298	271
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	206	215
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	231	252
Wertberichtigungen/Abschreibungen auf Umlaufvermögen	35	77
Schulung / Training fliegendes Personal	83	75
Werbung und Verkaufsförderung	157	179
Kursverluste aus Fremdwährungsbewertung	1 039	811
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	151	125
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	29	28
Reiseaufwendungen	193	186
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	48	57
Übrige betriebliche Aufwendungen	525	504
	2 995	2 780

22) Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis		
in Mio. €	2010	2009
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit verbundenen Unternehmen	738	396
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 10	- 152
Erträge aus Beteiligungen	161	232
- davon von verbundenen Unternehmen	(148)	(217)
	889	476

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

23) Zinsergebnis

Zinsergebnis				
	2010	davon verbundene Unternehmen	2009	davon verbundene Unternehmen
in Mio. €				
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	100	97	123	118
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	115	9	88	16
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 352	- 12	- 231	- 11
- davon von Aufzinsungen	(- 100)	-	-	-
	- 137	94	- 20	123

In den nach Anwendung der BilMoG Regelungen vorgeschriebenen Aufzinsungen der Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von 100 Mio. EUR sind aufwandsreduzierende Marktbewertungen auf Deckungsvermögen in Höhe von 212 Mio. EUR enthalten.

24) Abschreibungen auf Finanzanlagevermögen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Auf das Finanzanlagevermögen wurden Abschreibungen in Höhe von 264 Mio. EUR vorgenommen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Eurowings Luftverkehrs AG in Höhe von 80 Mio. EUR, der Air Dolomiti S.p.A.L.A.R.E. in Höhe von 30 Mio. EUR und der LHBD Holding Limited in Höhe von 50 Mio. EUR. Darüber hinaus sind hierin Wertberichtigungen auf eine langfristige Zinsforderung an die LSG Sky Chefs Inc. in Höhe von 28 Mio. EUR sowie auf eine Ausleihung an die British Midland Airways Limited in Höhe von 71 Mio. EUR enthalten.

25) Außerordentliches Ergebnis

in Mio. €	2010	2009
Außerordentliche Erträge	0	-
Außerordentliche Aufwendungen	- 37	-
- davon aus BilMoG-Anpassungen Rückstellungen	(- 107)	-
- davon aus Marktbewertung Deckungsvermögen	(70)	-
	- 37	-

Das außerordentliche Ergebnis enthält sowohl BilMoG-Umstellungseffekte zum 1. Januar 2010 sowie nach Ausübung des Wahlrechts ein 15tel des verbleibenden Umstellungseffekts aus den Pensionsrückstellungen.

26) Steuern

Steuern		
in Mio. €	2010	2009
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	172	0
Sonstige Steuern	26	42
	198	42

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag und in den sonstigen Steuern sind Posten für Vorjahre im Saldo von 107 Mio. EUR enthalten.

27) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf S. 44f. angegeben.

Vorstand Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausbezahlt.
- 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 2010 folgende Vergütungen an:

Die auf das Jahr 2010 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 2010 betrug für Herrn Mayrhuber zum Ausgabezeitpunkt 645.165 EUR, für Herrn Dr. Franz 530.469 EUR, für Herrn Gemkow 430.110 EUR und für Herrn Lauer ebenfalls 430.110 EUR.

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

Seit dem Geschäftsjahr 2006 ist für jeden Vorstand ein persönliches Versorgungskonto eingerichtet, dem 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 zuführt. Dabei richten sich die Anlageregeln des Versorgungskontos nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Zum 31. Dezember 2010 betrug der Versorgungsanspruch von Herrn Mayrhuber 11,9 Mio. EUR (Vorjahr: 10,9 Mio. EUR), von Herrn Franz 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR), von Herrn Gemkow 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,7 Mio. EUR) und von Herrn Lauer 5,7 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR).

Vergütung des Vorstands						
	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Optionsprogrammen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges*	Gesamt
in EUR						
Wolfgang Mayrhuber	805 000	1 610 000	900 000	66 255	110 434	3 491 689
Christoph Franz	700 000	1 378 700	-	226 101	86 946	2 391 747
Stephan Gemkow	575 000	1 135 400	600 000	44 170	86 701	2 441 271
Stefan Lauer	575 000	1 135 400	600 000	36 262	110 536	2 457 198
Gesamt	2 655 000	5 259 500	2 100 000	372 788	394 617	10 781 905

* 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 2010	Programm 2009	Programm 2008
Wolfgang Mayrhuber	11 700	17 100	16 740
Christoph Franz	9 620	14 060	-
Stephan Gemkow	7 800	11 400	11 160
Stefan Lauer	7 800	11 400	10 788

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 beziehungsweise 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 sowie ab 2011 auch für Herrn Spohr 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 2010 hierzu erworbenen Pensionsanwartschaften betrug für Herrn Mayerhuber 0,3 Mio. EUR, für Herrn Franz 0,5 Mio. EUR, für Herrn Gemkow 0,1 Mio. EUR und für Herrn Lauer 0,1 Mio. EUR. Der Gesamtbetrag von 1,0 Mio. EUR zuzüglich der Gesamtvergütung gemäß Vergütungstabelle von 10,8 Mio. EUR ist mit einem Betrag von 11,8 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 belief sich zum 31. Dezember 2010 auf 57 Prozent der Jahresgrundvergütung ohne Berücksichtigung der variablen Vergütung. Seit dem 1. Januar 2011 hat der Übergangsversorgungsanspruch den maximal möglichen Versorgungsgrad von 60 Prozent der Jahresgrundvergütung erreicht. Aufgrund der ab 2011 in der neuen Vergütungsstruktur erhöhten Jahresgrundvergütung wurde dieser Versorgungsgrad proportional auf 40 Prozent reduziert; die absolute Höhe der Übergangsversorgung bleibt somit unverändert.

Herr Gemkow hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 55. Lebensjahr vollendet hat und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird.

Der Übergangsversorgungsanspruch belief sich zum 31. Dezember 2010 auf 36 Prozent der Jahresgrundvergütung. Aufgrund der ab 2011 in der neuen Vergütungsstruktur erhöhten Jahresgrundvergütung wurde dieser Versorgungsgrad proportional auf 24 Prozent reduziert; die absolute Höhe der Übergangsversorgung bleibt somit unverändert. Der Versorgungsgrad erhöht sich für jedes ab dem 1. Februar 2011 beginnende Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied um zwei Prozentpunkte auf maximal 40 Prozent.

Herr Franz hat seit dem 1. Januar 2011 Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 55. Lebensjahr vollendet hat und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch beläuft sich auf 10 Prozent der Jahresgrundvergütung und erhöht sich für jedes ab dem 1. Juni 2014 beginnende Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied um zwei Prozentpunkte auf maximal 20 Prozent.

Herr Mayerhuber ist vertragsgemäß zum 31. Dezember 2010 aus dem Vorstand ausgeschieden. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum Erreichen der Altersgrenze für Versorgungsleistungen erhält Herr Mayerhuber zur Kompensation des vertraglich vereinbarten zweijährigen Wettbewerbsverbots eine Karenzentschädigung in Höhe von 65 Prozent der Jahresgrundvergütung. Während dieser Zeit ruhen alle Versorgungsansprüche.

Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrags, 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 betrugen 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsgünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 39,9 Mio. EUR (Vorjahr: 32,2 Mio. EUR).

Aufsichtsrat Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält im Geschäftsjahr 2010 Aufwand für feste Vergütungen für die Aufsichtsrats Tätigkeit bei der Deutschen Lufthansa AG in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 525 TEUR). Darüber hinaus fallen variablen Vergütungen in Höhe von ebenfalls 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0 EUR) an. Die variablen Vergütungen sind ab 2010 nicht mehr von der gezahlten Dividende, sondern vom Konzernergebnis je Aktie abhängig. Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fallen in Höhe von insgesamt 82 TEUR (Vorjahr: 76 TEUR) an.

Honorare für Herrn Dr. Schledé für seine Beratungsleistung im Zusammenhang mit der Integration der Swiss International Air Lines in den Lufthansa Konzern fallen im Geschäftsjahr 2010 (Vorjahr: 27 TEUR) nicht mehr an.

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 56 TEUR (Vorjahr: 50 TEUR) vergütet.

28) Bilanzgewinn

Dem Abschluss liegt ein Dividendenvorschlag zugrunde, wonach der Bilanzgewinn von 275 Mio. EUR zur Zahlung einer Dividende von 0,60 EUR je Stückaktie verwendet werden soll.

29) 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/erklaerung-zur-unternehmensfuehrung-289a-hgb/entsprechenserklaerung-161-aktg.html> dauerhaft zugänglich gemacht.

30) 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	2,7 Mio. EUR
- andere Bestätigungsleistungen	0,4 Mio. EUR
- Steuerberatungsleistungen	0,3 Mio. EUR
- sonstige Leistungen	0,6 Mio. EUR
	4,0 Mio. EUR

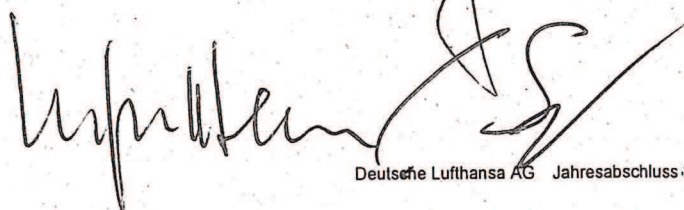
Versicherung der gesetzlichen Vertreter nach TUG

„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 9. März 2011

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Der Vorstand

C. Franz gen. v.


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 2010 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 Vorstands 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 9. März 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Norbert Vogelpoth
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG
Ehrenvorsitzender

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

Chairman
LCH.Clearnet Group Limited, UK

Dr. Werner Brandt

Mitglied des Vorstands
SAP AG

Bernd Buresch

Koordinator
Enterprise Operation Center
Arbeitnehmervertreter

Jörg Cebulla

Flugkapitän und Mitglied
des Vorstands der
Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter

Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter

Herbert Hainer

Vorstandsvorsitzender
adidas AG
(seit 29. April 2010)

Dr. Jürgen Hambrecht

Vorsitzender des Vorstands
BASF SE

Ulrich Hartmann

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON AG
(bis 29. April 2010)

Dominique Hiekel

Purser
Arbeitnehmervertreterin

Dr. h.c. Robert Kimmitt

Senior International Counsel
Wilmer Hale, USA
(seit 29. April 2010)

Martin Koehler

Managing Director
The Boston Consulting
Group Inc.
(seit 2. März 2010)

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

Geschäftsführende Gesell-
schafterin und Vorsitzende
der Geschäftsführung
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
(bis 29. April 2010)

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der
Automobilindustrie e.V. (VDA)

Dr. Michael Wollstadt

Leiter IT Entwicklung
Netzmanagement
Arbeitnehmervertreter

Stefan Ziegler

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Vorstand

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands
(bis 31. Dezember 2010)

Dr. Christoph Franz

Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands
Ressort Lufthansa Passage
(bis 31. Dezember 2010)
Vorsitzender des Vorstands
(seit 1. Januar 2011)

Stephan Gemkow

Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen und
Aviation Services

Stefan Lauer

Mitglied des Vorstands
Ressort Verbund-Airlines und
Konzern-Personalpolitik

Carsten Spohr

Mitglied des Vorstands
Ressort Lufthansa Passage
(seit 1. Januar 2011)

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31. Dezember 2010

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) Deutsche Postbank AG
(Stellv. AR-Vorsitz)
IBM Central Holding GmbH
RWE AG (stellv. AR-Vorsitz)

Jacques Aigrain

- b) J.A. Consulting SA, Schweiz
Resolution Limited, Großbritannien
Swiss International Air Lines AG

Dr. Werner Brandt

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

Bernd Buresch

- a) Lufthansa Systems AG

Herbert Hainer

- a) Allianz Deutschland AG
FC Bayern München AG
(Stellv. AR-Vorsitz)
Engelhorn KGaA

Dr. Jürgen Hambrecht

- a) Daimler AG

Ulrich Hartmann

- a) E.ON AG (AR-Vorsitz)

Martin Koehler

- a) Delton AG

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

- a) Axel Springer AG
Siemens AG
Voith AG

Eckhard Lieb

- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Dr. Herbert Walter (Stand 29. April 2010)

- 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 2010

Wolfgang Mayrhuber

- a) BMW 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
UBS AG, Schweiz

Dr. Christoph Franz

- a) DF Deutsche Forfait AG
Lufthansa Technik 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) Amadeus IT Group S.A.
Amadeus IT Holding S.A.
JetBlue Airways Corp.

Stefan Lauer

- a) Fraport AG
LSG Lufthansa Service Holding AG*
Lufthansa Cargo AG*
Lufthansa Flight Training GmbH*
(AR-Vorsitz)
Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
(Aufsichtsrat)
- 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

Anlage zum Anhang

Wesentliche Beteiligungen

Name, Sitz	Anteil in %	Ergebnis nach Steuern in Mio. €	Eigen- kapital in Mio. €
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100	541	1 591
Swiss European Air Lines AG, Basel, Schweiz	100	-34	- ¹¹
Austrian Airlines AG, Wien, Österreich	100	50	-75
Lauda Air Luftfahrt GmbH, Wien, Österreich	100	113	-12
Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH, Innsbruck, Österreich	100	-116	37
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100	-94	-25
Lufthansa Italia S.p.A., Milano, Italien	100	-3	-2
Eurowings Luftverkehrs AG, Düsseldorf	100 ²	-160	-26
Germanwings GmbH, Köln	100	8	19
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100	1 ⁹	26 ¹⁰
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100	-7	8
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt/Main	100	20 ⁹	22 ¹⁰
Swiss Aviation Training Ltd., Basel, Schweiz	100	-15	14
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100	334 ⁹	162 ¹⁰
British Midland Airways Ltd., Donington Hall, Großbritannien	100	-140	-192
British Midland Ltd., Donington Hall, Großbritannien	100	1	3
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100	89 ⁹	143 ¹⁰
Lufthansa Malta Holding Ltd., St. Julians, Malta	100	1	130
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien, Österreich	100	2	4
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100	- ¹¹	107
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100 ³	- ¹¹	-15
Lufthansa Malta Finance p.l.c., St. Julians, Malta	100	3	6
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100	-2	27
AirPlus International, Inc., Springfield, USA	100	-4	-2
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100	-3	3
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100	-4	12
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100	-5	3
AirPlus Payment Management Co., Ltd., Shanghai, China	100	- ¹¹	- ¹¹
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	67	- ¹¹	4
AirPlus Holding GmbH, Wien, Österreich	100	- ¹¹	- ¹¹
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg	100	20 ⁹	614 ¹⁰
LSG Sky Chefs Deutschland GmbH, Neu-Isenburg	100	-271	47
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Frankfurt/Main	100	- ¹¹	2
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100	-1	30
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100	- ¹¹	- ¹¹
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100	- ¹¹	13
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100	- ¹¹	-8
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100	2	2
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100	- ¹¹	- ¹¹
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, USA	100	- ¹¹	- ¹¹
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, USA	100	1	7

Wesentliche Beteiligungen (Fortsetzung)

Name, Sitz	Anteil in %	Ergebnis nach Steuern in Mio. €	Eigen- kapital in Mio. €
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100	–1	30
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100	– ¹¹	– ¹¹
LSG Sky Chefs In-Flight Logistics Asia Pacific Ltd., Hongkong, China	100	–1	1
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100	– ¹¹	– ¹¹
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100	– ¹¹	1
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	87	– ¹¹	2
LSG Sky C (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100	–2	–2
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	42	– ¹¹	16
LSG Sky Chefs Solutions Asia Limited, Hongkong, China	100	– ¹¹	1
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100	4	– ¹¹
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49	– ¹¹	4
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	64	–2	8
LSG-Sky Food GmbH, Alzey	100	–30	–1
LSG Sky Chefs Catering Logistics GmbH, Neu-Isenburg	100	–96	–17
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100	1	– ¹¹
LSG Sky Chefs Sverige AB, Stockholm, Schweden	100	–4	–16
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100	– ¹¹	–6
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100	–1	1
AIRO Catering Services - Ukraine, Boryspil, Ukraine	100	–2	–2
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100	– ⁵	–2
AIRO Catering Services Sweden AB, Stockholm, Schweden	100	– ¹¹	–3
Lufthansa Systems Aktiengesellschaft, Kelsterbach	100	–10 ⁹	23 ¹⁰
Lufthansa Systems Berlin GmbH, Berlin	100	–16	3
Lufthansa Systems AS GmbH, Norderstedt	100	–21	4
Lufthansa WorldShop GmbH, Frankfurt/Main	100	–28	– ¹¹
Lufthansa Training & Conference Center GmbH, Seeheim-Jugenheim	100	–6	–3
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100	261 ⁹	378 ¹⁰
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Co. Dublin, Irland	100	– ¹¹	59
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd., Co. Dublin, Irland	100	–110	–3
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Co. Dublin, Irland	100	–27	36
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100	–118	–1
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51	44	25
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Wilmington, USA	100	–1	40
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100	–19	–152
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100	– ¹¹	–18
Hawker Pacific Aerospace Ltd., Hayes, Großbritannien	100	2	–36
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt/Main	100	–41	–4
Shannon Aerospace Ltd., Co. Claire, Irland	100	–38	–1
AirLiance Materials LLC, Roselle, USA	50	–29	12
Lufthansa Technik Switzerland GmbH, Basel, Schweiz	100	–63	–13
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt	100	– ¹¹	4 028 ⁷
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100	–13	30
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100	8	– ¹¹
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG, Grünwald	100	1	14
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Alfa oHG, Grünwald	100	–4	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Quebec oHG, Grünwald	100	–2	3

Wesentliche Beteiligungen (Fortsetzung)

Name, Sitz	Anteil in %	Ergebnis nach Steuern in Mio. €	Eigen- kapital in Mio. €
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Golf oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Hotel oHG, Grünwald	100	-5	-11
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Delta oHG, Grünwald	100	-6	11
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Echo oHG, Grünwald	100	-6	11
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Romeo oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Sierra oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Tango oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Uniform oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Victor oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Yankee oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Lima oHG, Grünwald	100	-2	3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Mike oHG, Grünwald	100	-2	3
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Grünwald	100	-2	-48
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH, Berlin	100	-9	4
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald	100	-5	35
Miles & More International GmbH, Neu-Isenburg	100	121	-11
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, Frankfurt/Main	100	8	-11
Jettainer GmbH, Raunheim	100	-13	8
TGV DLH, Düsseldorf	100	37	131
Lufthansa Systems Airline Services GmbH, Kelsterbach	100	-29	5
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH, Raunheim	100	-16	-4
Lufthansa Systems Passenger Services GmbH, Kelsterbach	100	-26	8
Lufthansa Systems Infratec GmbH, Kelsterbach	100	-218	14
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100	1	-4
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100	14	-54
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100	-11	7
TRAVIAUSTRIA Datenservice für Reise und Touristik Gesellschaft m.b.H. & Co NFG. KG, Wien, Österreich	69	1	-11
Lufthansa SICAV-FIS-Fonds, Luxemburg, Luxemburg	100	38	1.912
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100	-7	7
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 7 oHG, Grünwald	100	8	-26
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd, St. Julians, Malta	100	-145	-1 369
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Dortmund	100	-6	-16
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien, Österreich	100	-11	-2
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien, Österreich	100 ⁴	1	-11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 1, Salzburg, Österreich	100	-7	10
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Channel Islands, Großbritannien	100	-107	44
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Horley, Großbritannien	100	29	1
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100	5	8
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100	-11	3
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100	5	37
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100	-4	5
LSG Sky Chefs UK Ltd., Feltham, Großbritannien	100	-10	-53
LSG Sky Chefs/GCC Ltd., Feltham, Großbritannien	50	1	1
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100	4	1

Wesentliche Beteiligungen (Fortsetzung)

Name, Sitz	Anteil in %	Ergebnis nach Steuern in Mio. €	Eigen- kapital in Mio. €
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Rümlang, Schweiz	100	-9	2
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Kastrup, Dänemark	100	2	-3
LSG Sky Chefs Norge AS, Oslo, Norwegen	100	- ¹¹	3
LSG Sky Chefs Building AB, Stockholm, Schweden	100	- ¹¹	1
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100	- ⁵	- ⁵
LSG Sky Chefs S.p.A., Case Nuove di Somma Lombardo, Italien	100	4	-28
41/42 Bartlett (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100	- ⁵	- ⁵
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Mumbai, Indien	100	-6	-6
LSG Sky Chefs Korea Co Ltd., Incheon, Südkorea	80	15	50
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	62	2	3
In-flight Management Solutions GmbH, Neu-Isenburg	100	-4	- ¹¹
Aerococina S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	51	-2	4
Starfood S.r.l., Fiumicino, Italien	51	-13	1
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	100	-23	- ¹¹
LSG Sky Chefs Culinary Service GmbH, Neu-Isenburg	100	-1	- ¹¹
LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland	100	-1	-2
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sochi, Russland	100	1	3
ZAO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russland	55	1	-1
CLS Catering Services Ltd., Richmond, Kanada	70	-4	5
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70	- ¹¹	1
Belém Serviços de Bordo Ltda., Belém, Brasilien	70	- ¹¹	- ¹¹
Natal Catering Ltda., Natal, Brasilien	70	- ¹¹	1
LSG Sky Chefs Gulf Solutions W.L.L., Manama, Bahrain	60	- ¹¹	- ¹¹
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, USA	51	-2	3
LSG Sky Chefs Birmingham Ltd., Feltham, Großbritannien	100	- ¹¹	- ¹¹
LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100	3	4
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100 ¹	-1	-1
UAB Airo Catering Services Lietuva, Vilna (Vilnius), Litauen	100	- ¹¹	-1
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100	-233	486
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	75	7	- ¹¹
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100	209	-664
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100	- ¹¹	-51
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100	-12	-1 127
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100	7	2
LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., Wilmington, USA	100	- ¹¹	- ¹¹
SC International Services, Inc., Wilmington, USA	100	- ¹¹	-71
Sky Chefs Argentine, Inc., Wilmington, USA	100	-2	6
LSG Sky Chefs Australasia Pty Limited, Sydney, Australien	100	- ¹¹	- ¹¹
Caterair Servicos de Bordo e Hotelaria S.A., Rio de Janeiro, Brasilien	100	- ¹¹	-6
Cater Suprimento de Refeicoes, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100	- ¹¹	-5
Sky Chefs Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100	1	5
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	51	-1	-2
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko	51	- ¹¹	-1
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	100	- ¹¹	7
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama City, Panama	100	2	-6
Inversiones Turisticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama City, Panama	100	- ¹²	- ¹²

Wesentliche Beteiligungen (Fortsetzung)

Name, Sitz	Anteil in %	Ergebnis nach Steuern in Mio. €	Eigen- kapital in Mio. €
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	100	–1	2
Caterair Taiwan In-Flight Services, Inc., Taipei, Taiwan	100	– ¹¹	–2
Arlington Services Panama S.A., Panama City, Panama	100	– ¹²	– ¹²
Comercializadora de Servicios Limitada, Santiago de Chile, Chile	100	– ¹²	– ¹²
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51	– ¹¹	–4
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland	100	3	2
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100	–46	36
LSG Lufthansa Service - Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., Sao Paulo, Brasilien	100	–11	–16
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90	–2	–10
Bahia Catering Ltda., Sao Cristovao (Salvador), Brasilien	95	– ¹¹	1
Edelweiss Air AG, Kloten, Schweiz	100	5	21
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 2, Salzburg, Österreich	100	–14	–12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 3, Salzburg, Österreich	100	– ¹¹	2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 4, Salzburg, Österreich	100	–1	4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 5, Salzburg, Österreich	100	– ¹¹	1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 6, Salzburg, Österreich	100	– ¹¹	3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 7, Salzburg, Österreich	100	–1	3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 8, Salzburg, Österreich	100	–1	5
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 9, Salzburg, Österreich	100	–1	7
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100	–2	11
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	85	–23	2
Lufthansa Technik Malta Ltd., Luqa, Malta	92	–39	–14
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Köln	100	12 ⁹	36 ¹⁰
Aerologic GmbH, Leipzig	50	–5 ⁷	7 ⁷
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Beijing, China	40	3 ⁷	138 ⁷
Brahim's - LSG Sky Chefs Holdings Sdn Bhd, Bandar Baru Bangi, Malaysia	49	– ¹¹	–5 ⁷
CityLine Avro Simulator und Training GmbH Berlin, Berlin	50	1 ⁷	1 ⁷
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25	1 ⁷	10 ⁷
Global Logistics System Europe Company for Cargo Information Services GmbH, Frankfurt/Main	47	– ¹¹	5 ⁷
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	10 ⁶	15 ⁷	25 ⁷
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Schönefeld	51	2 ⁷	8 ⁷
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50	9 ⁷	22 ⁷
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29	36 ⁷	125 ⁷
Spairliners GmbH, Hamburg	50	– ¹¹	13 ⁷
BELAC LLC, Oldsmar, USA	21	7 ⁷	30 ⁷
CateringPor - Catering de Portugal, S.A., Lissabon, Portugal	49	1 ⁷	5 ⁷
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd, Lanzhou, China	49	– ¹¹	2 ⁷
HEICO Aerospace Holdings Corp., Hollywood, USA	20	30 ⁷	299 ⁷
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45	– ¹¹	3 ⁷
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45	– ¹¹	8 ⁷
Inflight Service Production Sweden AB, Sigtuna, Schweden	25	– ¹¹	1 ⁷
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49	3 ⁸	11 ⁸
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49	2 ⁸	6 ⁸
Jade Cargo International Company Limited, Shenzhen, China	25	1 ⁷	–75 ⁷

Wesentliche Beteiligungen (Fortsetzung)

Name, Sitz	Anteil in %	Ergebnis nach Steuern in Mio. €	Eigen- kapital in Mio. €
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co Ltd., Nanjing, China	40	1 ⁷	4 ⁷
SN Airholding SA/NV, Brussels, Belgien	45	– ¹¹	129 ⁷
time:matters Holding GmbH, Düsseldorf	49	–3 ⁷	– ¹¹
Xian Eastern Air Catering Co. Ltd, Xian, China	30	1 ⁷	3 ⁷
Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China	25	– ¹¹	8 ⁷
ZAO Aeromar, Moskau, Russland	49	7 ⁷	5 ⁷
Amadeus IT Holding, S.A., Madrid, Spanien	8		
Jetblue Airways Corporation, City of Dover, County of Kent, USA	16		

¹ 33,34 % der Anteile und 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

² 50,91% der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

³ 11,50 % der Anteile und 65 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

⁴ 50,20 % der Anteile und der Stimmrechte werden über eine Stiftung gehalten

⁵ kein vorliegenden Zahlen

⁶ weitere 40 % werden über die TGV DLH gehalten

⁷ lokales Recht 2009

⁸ lokales Recht 30. September 2010

⁹ vor Gewinnabführung/Verlustübernahme HGB 2010

¹⁰ Eigenkapital HGB 2010

¹¹ kleiner 1 Mio. €

¹² vorkonsolidiert