Lufthansa Group

Destination

Time

GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN

GESCHÄFTSBERICHT 2012

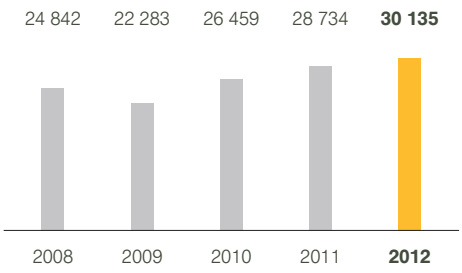
Kennzahlen Lufthansa Group

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	30 135	28 734	4,9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	24 793	23 779	4,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	524	820	–36,1
EBIT	Mio. €	1 357	734	84,9
EBITDA	Mio. €	3 270	2 546	28,4
Konzernergebnis	Mio. €	990	–13	
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	28 419	28 081	1,2
Eigenkapitalquote	%	29,2	28,6	0,6 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	1 953	2 328	–16,1
Operativer Cashflow	Mio. €	2 842	2 356	20,6
Investitionen (brutto)	Mio. €	2 359	2 566	–8,1
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Vergleichbare operative Marge[1]	%	2,3	3,4	–1,1 P.
EBITDA-Marge	%	10,9	8,9	2,0 P.
CVA	Mio. €	375	99	278,8
CFROI	%	9,2	8,0	1,2 P.
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	14,24	9,19	55,0
Ergebnis pro Aktie	€	2,16	–0,03	
Dividendenvorschlag	€	–	0,25	–100,0
Leistungsdaten				
Fluggäste	Tsd.	103 051	100 605	2,4
Fracht und Post	Tsd. t	1 972	2 120	–7,0
Sitzladefaktor	%	78,8	77,6	1,2 P.
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,9	66,8	0,1 P.
Flüge	Anzahl	1 033 588	1 050 728	–1,6
Mitarbeiter[2]				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	117 443	115 335	1,8
Mitarbeiter zum Stichtag	Anzahl	116 957	116 365	0,5

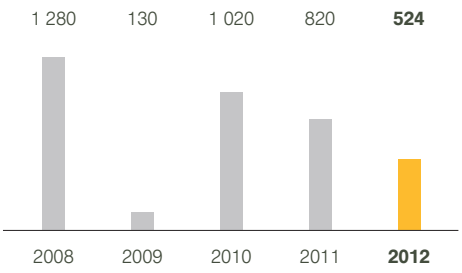
[1] Kennzahl zur Vergleichbarkeit mit anderen Fluggesellschaften: (operatives Ergebnis + Rückstellungsauflösung) / Umsatz.
[2] Exkl. bmi.

Veröffentlichungstag: 14. März 2013.

Umsatz in Mio. €



Operatives Ergebnis in Mio. €



Die Lufthansa Group im Überblick

Kennzahlen Geschäftsfelder

Passage Airline Gruppe		2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23 559	5,7
davon Außenumsatz	Mio. €	22 855	6,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	258	–26,1
Vgl. operative Marge	%	1,6	–0,5 P.
Segmentergebnis	Mio. €	262	–26,2
EBITDA*	Mio. €	1 851	11,0
CVA	Mio. €	–340	–178,7
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 868	–10,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	55 236	–0,2

Passage Airline Gruppe Die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe konnten die Anzahl ihrer Fluggäste im Vergleich zum Vorjahresrekordwert erneut erhöhen. Der Umsatz stieg, während der operative Gewinn sank. Hohe Treibstoffkosten und nachteilige Wechselkurse wirkten belastend. Der Übergang des Flugbetriebs von Austrian Airlines auf Tyrolean Airways beeinflusste die Ergebnisentwicklung positiv.

Logistik		2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 688	–8,7
davon Außenumsatz	Mio. €	2 662	–8,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	104	–58,2
Vgl. operative Marge	%	4,2	–4,9 P.
Segmentergebnis	Mio. €	127	–47,7
EBITDA*	Mio. €	196	–40,2
CVA	Mio. €	65	–67,8
Segmentinvestitionen	Mio. €	198	160,5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 606	–0,4

Logistik Trotz schwächerer Nachfrage und eines geringeren Umsatzes konnte Lufthansa Cargo das Geschäftsjahr profitabel abschließen. Garant für den Unternehmenserfolg war das konsequente Kapazitätsmanagement. Das bestätigte Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt belastet das Geschäft von Lufthansa Cargo erheblich. Der operative Gewinn lag daher unter Vorjahr.

Technik		2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4 013	–2,0
davon Außenumsatz	Mio. €	2 429	5,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	318	23,7
Vgl. operative Marge	%	8,6	1,7 P.
Segmentergebnis	Mio. €	367	19,9
EBITDA*	Mio. €	491	30,2
CVA	Mio. €	241	58,6
Segmentinvestitionen	Mio. €	129	–7,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	20 282	1,5

Technik Trotz stagnierender Umsatzerlöse konnte Lufthansa Technik das operative Ergebnis im Vorjahresvergleich deutlich steigern. Im Verlauf des Geschäftsjahres konnte eine Vielzahl neuer, externer Kundenverträge abgeschlossen werden. Das umfassende und innovative Produktportfolio sowie die Erschließung von wichtigen Wachstumsmärkten bilden die Basis für die führende Stellung unter den unabhängigen MRO-Dienstleistern.

Catering		2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 503	8,9
davon Außenumsatz	Mio. €	1 933	11,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	97	14,1
Vgl. operative Marge	%	3,9	0,2 P.
Segmentergebnis	Mio. €	127	30,9
EBITDA*	Mio. €	214	45,6
CVA	Mio. €	39	
Segmentinvestitionen	Mio. €	46	–37,8
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	30 088	1,7

Catering LSG Sky Chefs konnte Umsatz und operativen Gewinn trotz des schwierigen Marktumfelds erneut steigern und bleibt Weltmarktführer für Airline-Catering. Das Unternehmen festigt seine Position weiter insbesondere durch Wachstum in angrenzenden Märkten, bei ergänzenden Produkten und Dienstleistungen sowie dem Ausbau neuer, zukunftsträchtiger Märkte weltweit. Ein enges Kostenmanagement bleibt weiterhin im Fokus.

IT Services		2012	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	609	1,7
davon Außenumsatz	Mio. €	256	11,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	21	10,5
Vgl. operative Marge	%	3,6	–0,4 P.
Segmentergebnis	Mio. €	20	–4,8
EBITDA*	Mio. €	76	31,0
CVA	Mio. €	7	–69,6
Segmentinvestitionen	Mio. €	24	–56,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	2 766	–1,9

IT Services Lufthansa Systems konnte Umsatz und operatives Ergebnis erneut steigern. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Kundenverträge mit hohem Auftragsvolumen abgeschlossen, die die Basis für zukünftiges Wachstum darstellen. Mit der Entwicklung innovativer Produkte im Bereich Inflight Entertainment bereitet sich Lufthansa Systems auf die Veränderungen in der Airline-IT und in angrenzenden Märkten vor.

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahme / Beteiligungserträge.

Zahlen 2012

30,1
Umsatz
in Mrd. €

524
Operatives Ergebnis
in Mio. €

1 397
Free Cashflow
in Mio. €

375
Cash Value Added
in Mio. €

57,7
Total Shareholder
Return in Prozent

Inhalt

1 Gemeinsam Zukunft gestalten
2 Brief des Vorstands
5 Wie wir mit SCORE gemeinsam Zukunft gestalten

16 An unsere Aktionäre
16 Jahresrückblick
18 Lufthansa Aktie
22 Bericht des Aufsichtsrats
24 Corporate Governance

27 Zusammengefasster Lagebericht

129 Konzernabschluss

214 Weitere Informationen
214 Zehn-Jahres-Übersicht
218 Glossar
220 Impressum/Kontakt
Finanzkalender 2013/2014 und Disclaimer

GEMEINSAM

effizienter

kostengünstiger

profitabler

FUEL EFFICIENCY
S. 08

EINKAUF
S. 10

DEZENTRALER VERKEHR
S. 12

Stefan Lauer
Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor, Ressort Verbund-Airlines und Konzernpersonalpolitik

Simone Menne
Vorstandsmitglied, Ressort Finanzen und Aviation Services

Carsten Spohr
Vorstandsmitglied, Ressort Lufthansa Passage

Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein spannendes Jahr liegt hinter uns. Der europäische Luftverkehr befindet sich in einer strukturellen Krise mit weitreichenden Folgen: Die Konsolidierung schreitet voran. Kleinere, schwächere Fluggesellschaften verlassen den Markt. Überkapazitäten werden abgebaut. Alle europäischen Netzwerk-Carrier sind in harter Restrukturierung. Die Durchschnittserlöse steigen sowohl bei den Low-Cost-Carriern als auch bei den klassischen Netzwerk-Carriern.

In diesem Prozess nehmen wir mit der Lufthansa Group eine gestaltende Rolle ein. Wir restrukturieren. Wir investieren. Wir verändern uns. Das alles tun wir aus einer Position der Stärke heraus: Unser Standort ist im Herzen der stärksten europäischen Volkswirtschaften. Wir haben die stärkste Bilanz und als einzige europäische Fluggesellschaft ein Investment Grade Rating. Wir sind profitabel, gehören zu den wenigen europäischen Airlines, die schwarze Zahlen schreiben. Wir investieren so viel wie nie zuvor, um unseren Kunden die beste Lufthansa aller Zeiten zu bieten. Und: Wir haben nicht nur ein erstklassiges Produkt, sondern auch erstklassige Mitarbeiter.

Gemeinsam haben wir 2011 die Lage des Unternehmens analysiert und systematisch begonnen, die größten Verlustbringer der Lufthansa Group zu veräußern, zu schließen oder zu restrukturieren. Einige dieser Prozesse haben ihren Abschluss im vergangenen Geschäftsjahr 2012 gefunden: bmi wurde erfolgreich an die International Airlines Group verkauft, für Jade Cargo wurde Insolvenz beantragt und Austrian Airlines ist aus einem intensiven Restrukturierungsprozess gestärkt hervorgegangen.

2012 sind wir noch einen Schritt weiter gegangen und haben mit SCORE ein Zukunftsprogramm ins Leben gerufen, das die Lufthansa Group in ihrer Organisation, Struktur und in der Art und Weise der Zusammenarbeit grundlegend verändern wird. Ziel ist es, die Führungsrolle in der europäischen und Weltluftfahrt auszubauen und die dafür notwendigen Investitionen in unsere Kunden, in unsere Flotte und unser Produkt durch eine deutlich verbesserte Profitabilität des Kerngeschäfts finanzieren zu können. Damit schaffen wir ein attraktives Unternehmen für unsere Aktionäre und nachhaltig sichere Arbeitsplätze.

In allen Geschäftsfeldern und geschäftsfeldübergreifend, in den Zentralfunktionen und konzernübergreifend – überall sind SCORE-Maßnahmen definiert und angeschoben worden. Dazu zählen unterschiedlichste Projekte wie die Stärkung des gemeinsamen Einkaufs, die Verbesserung der Treibstoffeffizienz, die Bündelung und Straffung von Verwaltungstätigkeiten oder deren Auslagerung an kostengünstigere Standorte, eine effizientere IT-Struktur, Flottenharmonisierung oder auch die Neuausrichtung des defizitären Europaverkehrs mit der neuen Germanwings. Kein Bereich wird ausgeklammert. Alle Themen haben Fahrt aufgenommen. Ein intensiver und umfassender Veränderungsprozess ist in Gang gekommen.

Im Rückblick auf das Jahr 2012 zeigt sich: Wir haben erneut besser abgeschlossen als die meisten unserer Wettbewerber. Unsere Umsätze sind in fast allen Gesellschaften gestiegen. Die Kostenpositionen, die wir beeinflussen können, haben wir im Griff. Sie gehen zurück oder steigen weniger schnell als die Umsätze. Gleichzeitig erfüllen unsere Produkte erneut qualitativ höchste Maßstäbe – beispielsweise ist die Lufthansa Passage die einzige europäische Airline, deren First Class von dem renommierten Institut für Qualität Skytrax mit fünf Sternen für herausragenden Service ausgezeichnet wurde.

Destination Zukunft: Es geht um eine erfolgreiche und sichere Zukunft unseres Unternehmens in einer faszinierenden, aber auch hart umkämpften Branche. Daran müssen wir alle gemeinsam mit Herz und Verstand arbeiten.

Aber mit Blick auf die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2012 zeigt sich auch, wie notwendig SCORE ist: Denn am Ende ist das operative Ergebnis der Lufthansa Group mit 524 Mio. EUR um 36,1 Prozent niedriger ausgefallen als im Vorjahr. Damit können wir nicht zufrieden sein. Gründe für den Ergebnisrückgang sind zwei Kostenpositionen, die weitgehend außerhalb unserer Kontrolle liegen: die Treibstoffkosten sowie Gebühren und Steuern, die unser Kerngeschäft stark belasten. Um 17,8 Prozent stiegen in 2012 alleine die Kosten für Treibstoff – eine Mehrbelastung von 1,1 Mrd. EUR für die Lufthansa Group. Steuern und Gebühren schlagen mit 167 Mio. EUR zusätzlich zu Buche – und das trotz einer geringeren Anzahl durchgeführter Flüge.

Positiv ist anzumerken, dass sich unsere breite Aufstellung in der Lufthansa Group erneut stabilisierend auf das Gesamtergebnis 2012 ausgewirkt hat: Sämtliche Service-Gesellschaften sind profitabel und haben ihr operatives Ergebnis über Vorjahr gesteigert. In unserem Kerngeschäft, den Airlines, ist die Ergebnislage anders: SWISS und Lufthansa Cargo verzeichnen aufgrund der genannten Einflussfaktoren positive, wenngleich niedrigere Ergebnisse. Austrian Airlines hat – erstmals seit ihrem Erwerb 2009 und früher als geplant – ein positives Ergebnis erzielt, dies jedoch im Wesentlichen durch positive Sondereffekte aus der Restrukturierung. Lufthansa Passage, unsere größte Einzelgesellschaft, verzeichnete in 2012 einen Verlust.

Unsere Ziele für 2012 haben wir also nicht erreicht. SCORE zeigt zwar bereits deutlich Wirkung, aber die Gegenläufer haben diesen Effekt aufgezehrt. Ohne SCORE sähen unsere Ergebnisse sehr viel schlechter aus. Im neuen Jahr werden wir die Intensität unseres Veränderungsprozesses daher weiter erhöhen. Wir streben einen deutlich höheren Ergebnisbeitrag an, auch wenn wir heute schon wissen, dass dieser Beitrag durch Restrukturierungskosten nicht sofort in voller Höhe sichtbar werden wird.

Die Börse beobachtet unseren Veränderungsprozess genau. Und sie glaubt an uns. Im vergangenen Jahr hat unsere Aktie mit einem Kursplus von 55 Prozent die viertbeste Kursperformance aller DAX-Werte vorgelegt. Einschließlich der Dividende haben die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG einen Total Shareholder Return von fast 58 Prozent erzielt.

Unser Ziel ist und bleibt es, die Profitabilität auf ein deutlich höheres Niveau zu heben: Um 1,5 Mrd. EUR soll unser operatives Ergebnis bis 2015 ansteigen. Dafür ist es von zentraler Bedeutung, auch die Investitionen in unser Kerngeschäft unvermindert aufrechtzuerhalten. Wir werden der Hauptversammlung daher vorschlagen, in diesem Jahr keine Ausschüttung vorzunehmen. Um die zukünftige Dividendenfähigkeit der Lufthansa Group sicherzustellen, ist es heute umso wichtiger, alle verfügbaren Mittel in unser Unternehmen zu investieren und auch auf diese Weise zum Fortschritt unseres Zukunftsprogramms beizutragen.

Massive Anstrengungen sind notwendig, um unsere Ziele zu erreichen. Alle Beteiligten werden Beiträge bringen müssen, um unsere Zukunftsfähigkeit zu sichern. Dennoch werden wir aber immer unserer sozialen Verantwortung nachkommen und diejenigen, die persönlich von den Veränderungen und Umstrukturierungen betroffen sind, begleiten und unterstützen.

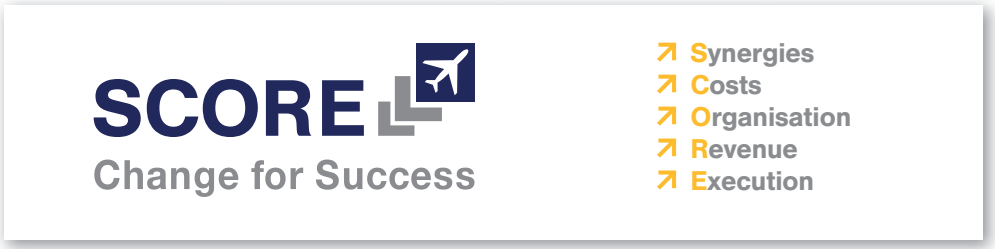
Wir sind auf dem richtigen Weg: „Gemeinsam Zukunft gestalten“ – diesen Leitgedanken unseres Geschäftsberichts haben wir uns auf unsere Fahnen geschrieben – für Sie, unsere Aktionäre, für unsere Kunden und für unsere Mitarbeiter.

Begleiten Sie uns weiter auf dieser spannenden Reise. Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen.

Frankfurt, im März 2013

Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

WIE WIR MIT SCORE GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN



SCORE macht uns stark für die Zukunft.

Wir sind Marktführer in Europa. Wir sind Mitbegründer der Star Alliance und Initiator der innovativen kommerziellen Joint Ventures nach Nordamerika und nach Japan. Mit unseren Innovationen von Internet an Bord bis hin zu ganzheitlichen Servicekonzepten am Boden prägen wir die Industrie. Unsere Geschäftsfelder nehmen in ihren Segmenten jeweils führende Positionen ein.

Synergies, Costs, Organisation, Revenue, Execution. Die Anfangsbuchstaben dieser Handlungsfelder bilden zusammen den Namen unseres Zukunftsprogramms SCORE.

Doch noch nie war die Branche so sehr unter Druck wie heute. Starke Konkurrenz im Europaverkehr wie auf der Langstrecke. Zusätzliche Kosten durch den europäischen CO_2-Emissionshandel und die deutsche und österreichische Luftverkehrsteuer, Nachtflugverbote und sehr hohe Kerosinpreise. Diesen externen Herausforderungen gut durchdachte interne Maßnahmen entgegenzusetzen – das verstehen wir Lufthanseaten unter verantwortungsbewusstem unternehmerischen Handeln. SCORE bündelt über 2.500 Projekte in einem Paket.

Dieses Programm bildet die Basis für einen ambitionierten Steigflug, der sämtliche Airlines und Service-Gesellschaften der Lufthansa Group einbezieht.

Das Ziel ist klar formuliert: SCORE soll eine nachhaltige Ergebnissteigerung um 1,5 Mrd. EUR bis 2015 bewirken. Nur indem wir dieses Ziel erreichen, können wir unsere Flotte auch zukünftig modern und treibstoffeffizient ausrichten, innovative Produkte für unsere Kunden entwickeln und Perspektiven für unsere Mitarbeiter schaffen.

Eine solide finanzielle Position gehört traditionell zu unseren Grundprinzipien in der Lufthansa Group. Auf dieser Stärke bauen wir auf. Auch dafür brauchen wir SCORE. Vom Vorstand bis zu jedem einzelnen Mitarbeiter kann jeder im Konzern einen Beitrag leisten; mehr als 1.200 Verbesserungsvorschläge haben die Mitarbeiter bereits im Rahmen des Ideenmanagements mySCORE eingebracht.

SCORE ist als Investition zu verstehen – in die Zukunftsfähigkeit unserer Geschäftsfelder und das Miteinander von Mitarbeitern und Führungskräften über alle Gesellschaften der Lufthansa Group hinweg.

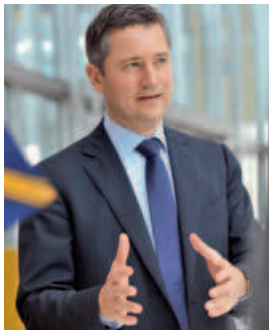
Die folgenden Seiten geben Einblicke, wie wir mit SCORE **gemeinsam Zukunft gestalten.**

WIR PACKEN MIT AN FÜR DIE SICHERE ZUKUNFT UNSERES UNTERNEHMENS

Gesamtprogrammleitung

Josef Bogdanski und Dr. Jörg Beißel,
SCORE-Programm Management Lufthansa Group

„Mit unserem Zukunftsprogramm SCORE stellen wir die Weichen, um auch künftig Gestaltungsspielraum für Investitionen in Produkte und Services für unsere Kunden zu haben. Wir sind im vergangenen Jahr schnell und gut gestartet und mittlerweile auf Flughöhe. Jetzt gilt es, die angestoßenen Veränderungen entschlossen und wirkungsvoll umzusetzen."



Lufthansa Passage

Jörg Eberhart, SCORE-Programmleiter Lufthansa Passage

„Durch SCORE verleihen wir dem Geschäftsfeld Passage zusätzlichen Antrieb: Neben einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen mit einem vorläufigen Ideenpotenzial von weit über 1 Mrd. EUR muss der eingeleitete kulturelle Wandel der Garant für eine dauerhafte Verbesserung unserer Wirtschaftlichkeit werden."

SWISS

Marcel Klaus, CFO und SCORE-Programmleiter Swiss International Air Lines

„Mit der überschaubaren Unternehmensgröße von SWISS verfügen wir nicht nur über die Flexibilität, sondern auch über die Umsetzungsgeschwindigkeit, in einzelnen Bereichen SCORE-Maßnahmen als Vorreiter einzuführen."

Austrian Airlines

Dr. Wolfgang Henle, Leiter Controlling und SCORE-Programmleiter Austrian Airlines

„Der Weg zu marktfähigen Kosten ist lang und hart. Es gibt hier keine Abkürzung. Mit dem Anspruch und der Notwendigkeit für Austrian Airlines, zur Wertschöpfung der Lufthansa Group beizutragen, werden wir alles tun, unsere SCORE-Ziele zu erreichen."

Lufthansa Cargo

Dr. Anselm Eggert, SCORE-Programmleiter Lufthansa Cargo

„Die globale Luftfracht bleibt eine Wachstumsbranche. Bei Lufthansa Cargo machen wir uns deshalb fit für die Zukunft: Moderne Flugzeuge, neue Produkte für hocheilige Fracht und schlanke, elektronisch gestützte Prozesse sind wichtige Bausteine dazu."

Lufthansa Technik

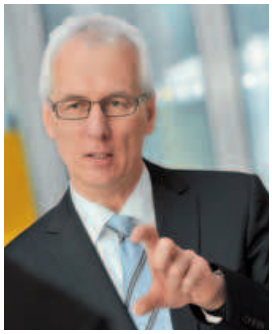
Esther Drobil, SCORE-Programmleiterin Lufthansa Technik

„Mit unseren Projekten und Maßnahmen arbeiten wir in allen Bereichen der Lufthansa Technik Gruppe daran, unsere Position als Weltmarktführer auszubauen. Dazu haben wir begonnen, Strukturen nicht nur in Frage zu stellen, sondern befinden uns schon aktiv in der Umsetzung."

LSG Sky Chefs

Peter Eisele, SCORE-Programmleiter LSG Sky Chefs

„LSG Sky Chefs stellt weltweit tradierte Prozesse auf den Prüfstand, um nachhaltige Veränderungen zur Senkung der Struktur- und Faktorkosten umzusetzen. Wir nutzen hierbei konsequent einen ganzheitlichen Ansatz mit dem Ziel, „Best-in-Class" zu erreichen und damit die Ertragskraft unseres Unternehmens langfristig zu sichern."



Lufthansa Systems

Lutz Hecker, Leiter Strategie und SCORE-Programmleiter Lufthansa Systems

„Der IT-Markt wird auch in Zukunft wachsen und dabei zunehmend von schnellem technologischen Wandel und hohem Preisdruck geprägt sein. SCORE hilft Lufthansa Systems, diese Herausforderungen zu meistern, indem Strukturen den sich verändernden Marktbedingungen angepasst werden und die Produktivität insgesamt gesteigert wird."

EFFIZIENTER: MIT MEHR ÖKOLOGIE ÖKONOMISCHER WERDEN

Mit rund 7,4 Mrd. EUR im Jahr 2012 machen die konzernweiten Treibstoffeinkäufe mittlerweile deutlich über 20 Prozent der betrieblichen Aufwendungen aus. Um in diesem Bereich Spareffekte zu erzielen, tragen die Verbund-Airlines ihre Best Practices zusammen.

Seit Jahren schlägt der Posten Treibstoff – ohnehin der größte operative Kostenblock der Lufthansa Group – immer stärker zu Buche. Die Preisspirale dreht sich weiter nach oben. Allein in 2012 betragen die Mehrkosten für Kerosin gegenüber Vorjahr rund 1,1 Mrd. EUR. Daher hat das Thema Treibstoffeffizienz Top-Priorität auf unserer Agenda. Schon in der Vergangenheit sind erfolgreiche Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung ergriffen worden. Das Zukunftsprogramm SCORE setzt nun konzernübergreifend noch einmal ein Ausrufezeichen hinter diese Anstrengungen. Hier schlummern weitere Potenziale, die es auszuschöpfen gilt. So würde schon ein um 1 Prozent reduzierter Treibstoffverbrauch das Ergebnis um rund 74 Mio. EUR verbessern.

Anders gesagt: Mit 100 Kilogramm weniger Durchschnittsgewicht je Flugzeug sparen wir allein bei Lufthansa Passage 2,6 Mio. EUR pro Jahr an Treibstoffkosten. Ein Plus, das sich auch für die Umwelt auszahlt.

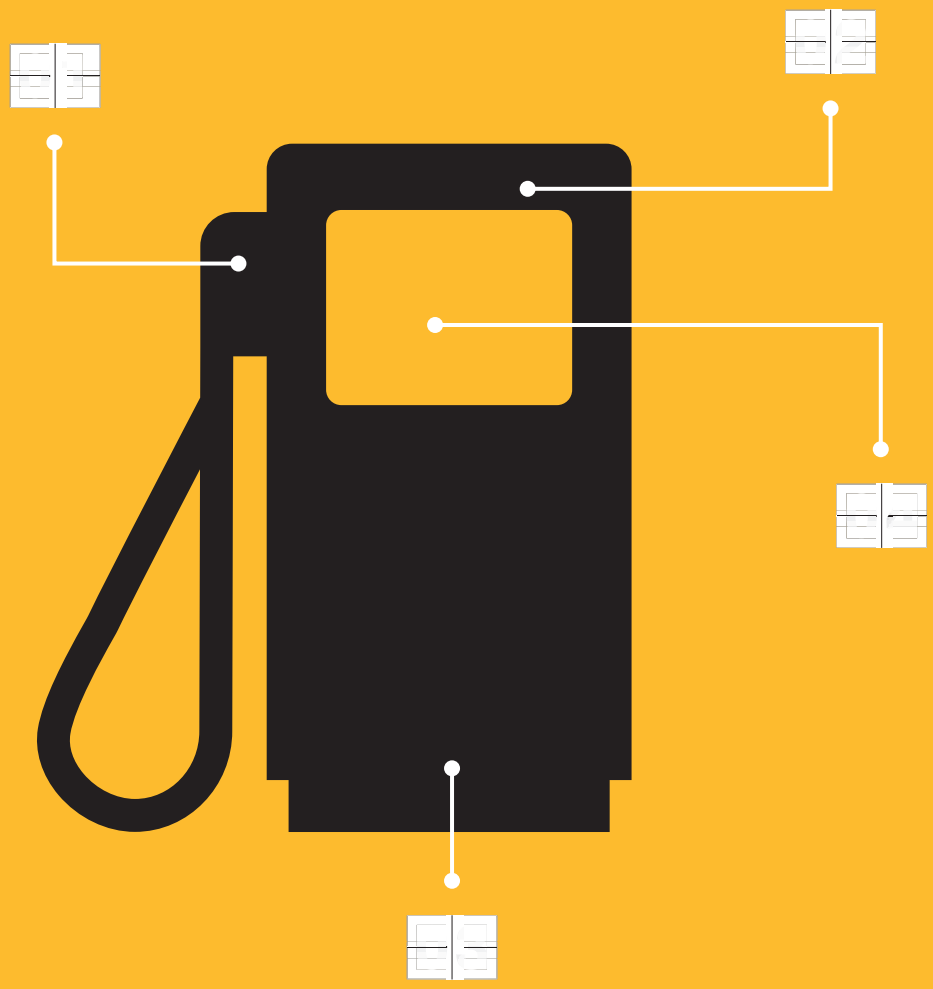
Unser Weg zu mehr Effizienz führt über Transparenz und Teamwork: Verantwortliche aller Airlines der Lufthansa Group tauschen sich über treibstoffsparende Maßnahmen aus, die sich bei ihnen bewährt haben. Angestrebt wird ein konzernweites Vorgehen. Schon nach wenigen Meetings hatte das Team mehrere hundert konkrete Ideen gesammelt. Etwa 200 davon können kurz- oder mittelfristig von sämtlichen Airlines der Lufthansa Group übernommen werden. Dazu gehören unter anderem technische Verbesserungen, verändertes Flugverhalten und Gewichtsreduktionen.

Neben der Arbeit an gemeinsamen Projekten werden auch Standards und Strukturen nachhaltig in der Lufthansa Group verankert. So werden wir einheitliche Messgrößen einführen und eine dauerhafte, zentrale Organisation etablieren, mit der wir Treibstoffeffizienz weiter verbessern und überwachen.

1./3. Im Rahmen der Aktion „Ein Airbus speckt ab“ wird im Dezember 2012 eine A340-300 nach einem Flug vollständig ausgeräumt. Jeder Gegenstand, der nicht fest verschraubt ist, wird erfasst. 2. Ein Betankungsvorgang. 4. Mitglieder des Projektteams von Fuel Efficiency in einem Meeting. 5. TaxiBot-Testlauf: Mit Hilfe des neu entwickelten Schleppers TaxiBot bewegt der Pilot das Flugzeug ohne laufende Triebwerke bis zur Startbahn, Kosten und Umweltbelastung werden signifikant reduziert.

Fuel Efficiency

- Wert für unsere Aktionäre:
  Ergebnisverbesserung von 100 Mio. EUR
- Nutzen für unsere Kunden:
  Ökologischer reisen
- Vorteil für unser Unternehmen:
  Einheitliche Messgrößen und Standardisierung von Maßnahmen



01 Die neuen Flugzeuge der Airbus A320-Familie werden mit Sharklets ausgestattet. Diese reduzieren den Luftwiderstand und senken somit den Spritverbrauch.

02 Die Piloten schalten bereits kurz nach der Landung nicht benötigte Triebwerke ab und rollen dann mit weniger Verbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen zur Parkposition am Flughafenterminal.

03 Ein Langstreckenflugzeug wurde testweise nach der Landung komplett entladen. Auch die losen Gegenstände, die üblicherweise an Bord bleiben, wurden ausgeräumt. So wurde überprüft, ob tatsächlich alles benötigt wird. Die Reduzierung von Gewicht senkt den Treibstoffverbrauch.

04 Die zu fliegende Geschwindigkeit wird für jeden Flug auf Basis tagesaktueller Werte berechnet, jeder Flug wird in seinem individuellen Gesamtkosten-Optimum durchgeführt (sogenannter strategischer Cost Index).

KOSTENGÜNSTIGER: MIT GEBÜNDELTEN KRÄFTEN DAS ERGEBNIS VERBESSERN

Günstiger einkaufen, lautet eine der zentralen Zielvorgaben des Einkaufsprogramms Lufthansa Procurement Power (LPP), das einen wichtigen Bestandteil des Zukunftsprogramms SCORE bildet. Dazu nutzen wir vor allem Synergieeffekte im Rahmen eines gemeinsamen Einkaufsnetzwerks, um unsere Wettbewerbssituation am Beschaffungsmarkt nachhaltig zu stärken.

Ein Flughafen, eine Dienstleistung, ein Konzern – aber zwei Fluggesellschaften und zwei verschiedene Verträge. So lief es zum Beispiel bislang beim Einkauf von Catering-Dienstleistungen am Flughafen Narita in Tokio. Im Rahmen des Einkaufsprojekts haben Lufthansa Passage und SWISS nun die Möglichkeiten einer einheitlichen Beschaffung von Mahlzeiten und Getränken geprüft. Sie schrieben ihr Catering gemeinsam aus. Das Ergebnis ist ein neuer Vertrag mit deutlichen Kostenvorteilen für beide Airlines. Wie dieses einfache Beispiel zeigt, liegt in der intelligenten Bündelung des Einkaufs ein Erfolgsrezept. Dabei werden die Optionen immer fallspezifisch bewertet.

Neun „Branchen-Councils“ haben in 2012 erstmals ihre Arbeit aufgenommen, um kostensparende Maßnahmen konzernübergreifend zu identifizieren und umzusetzen. Die Lufthansa Group fokussiert sich in den „Branchen-Councils“ auf Warengruppen und bündelt darin konsequent ihre Einkaufsmacht. Besonders hohes Synergiepotenzial versprechen die Bereiche Logistik, Technik, IT und Catering. Die „Branchen-Councils“ stellen sämtliche Produkte und Dienstleistungen, die durch Einkaufs- und Fachbereiche im Konzern beschafft werden, auf den Prüfstand. Zusammen mit den Fachbereichen initiieren sie im nächsten Schritt Verbesserungen bei konkreten Einkaufsvorhaben und stimmen für zukünftige Aktivitäten ein gemeinsames Vorgehen ab.

Bereits im ersten Jahr konnten so mehr als 240 Mio. EUR an Einsparungen erreicht werden. Insgesamt soll im Laufe der nächsten drei Jahre die Kostenposition nachhaltig um 500 Mio. EUR verbessert werden. Somit leistet der Einkauf der Lufthansa Group einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg von SCORE.

1

2

3

1. Ein Beispiel der Zusammenarbeit: Mitarbeiter erstellen eine gemeinsame Spezifikation für Flugzeugsitze. 2. Die Chief Procurement Officers (CPO) der Lufthansa Group vor einer Arbeitssitzung. 3. Im Projekt Kabinenharmonisierung erarbeiten Lufthansa Passage, Brussels Airlines, SWISS und Austrian Airlines gemeinsame Synergieeffekte.

Einkauf

- Wert für unsere Aktionäre:
  Ergebnisverbesserung von 500 Mio. EUR
- Nutzen für unsere Kunden:
  Einheitlich hohe Standards
- Vorteil für unser Unternehmen:
  Klar strukturierte Zuständigkeiten

01 Durch das konzernweite Einkaufsnetzwerk werden systematisch gesellschaftsübergreifende Potenziale aus Beschaffungsmaßnahmen identifiziert und zur nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbssituation konsequent ausgeschöpft.

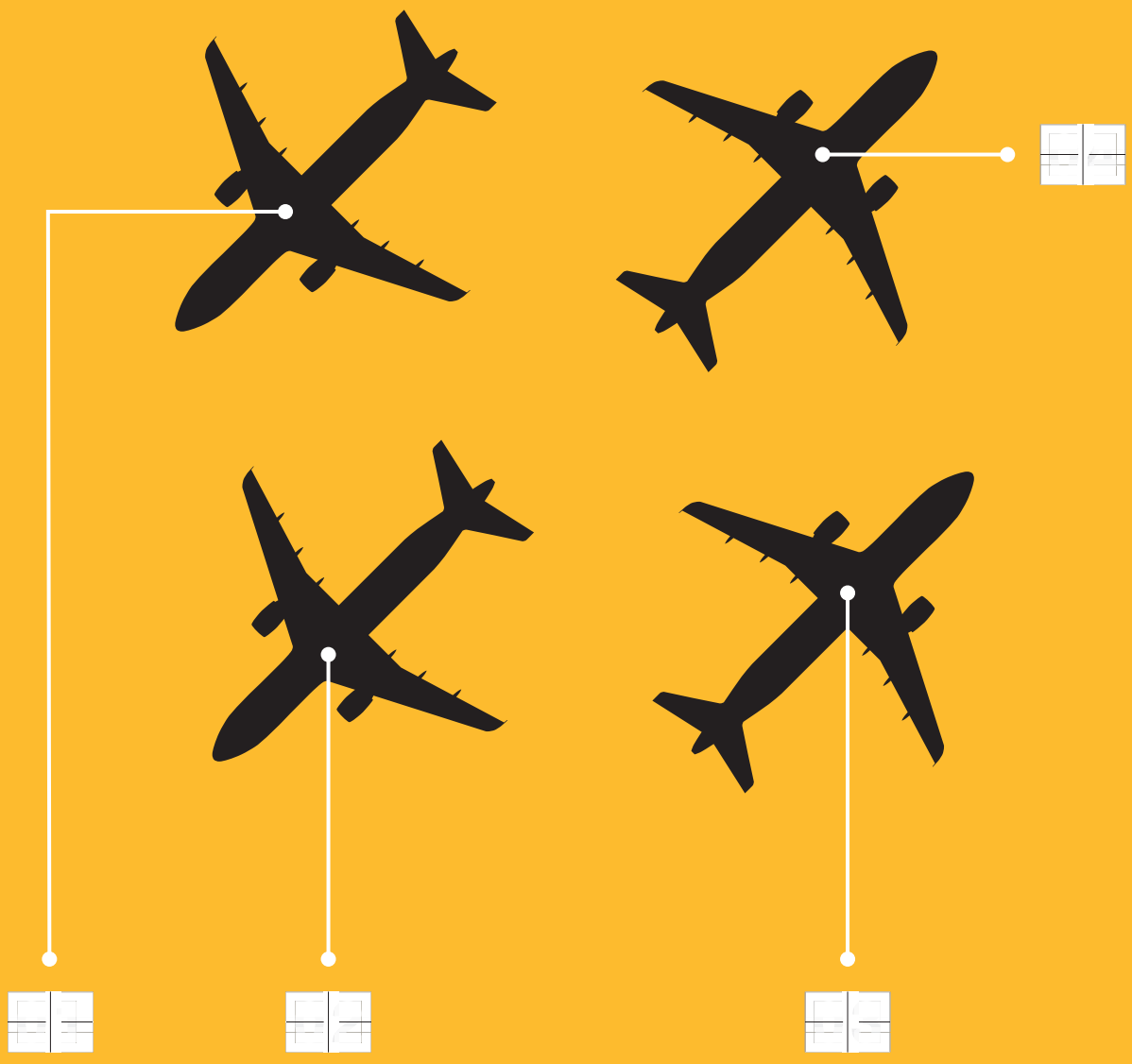
02 Lufthansa Cargo und SWISS World Cargo erzielten durch gemeinsame Ausschreibung von Frachtabfertigungs-Dienstleistungen, unter anderem in Hongkong und Tokio, signifikante Einsparungen.

03 Um die Priorisierung unserer Flotten im Luftraum weiterhin sicherzustellen, wurde das Future Air Navigation System FANS-B+ angeschafft. Durch die gemeinsame Verhandlung des Bedarfs der gesamten Lufthansa Group konnte dabei ein signifikanter Betrag eingespart werden.

04 Durch Bündelung der Volumina von Dienstreisehotels an den Hubs der Lufthansa Group konnte eine deutliche Reduktion der durchschnittlichen Übernachtungsraten erzielt werden.

Dezentraler Verkehr

- Wert für unsere Aktionäre:
  Ergebnisverbesserung von 200 Mio. EUR
- Nutzen für unsere Kunden:
  Einheitliches, günstiges und umfassendes Angebot
- Vorteil für unser Unternehmen:
  Bessere Steuerung durch Verringerung der Komplexität



01 Das Beste aus zwei Welten: Die Kostenvorteile von Germanwings werden kombiniert mit der Vertriebs- und Netzstärke von Lufthansa.

02 Unser hoher Qualitätsanspruch manifestiert sich in gewohnt gutem Service in der Kabine, sicherem Reisen, hochwertigem Catering und modernen, emissionsarmen Flugzeugen.

03 Der Wachstumsplan der neuen Germanwings sieht bis 2015 eine Steigerung von 7,7 Mio. auf bis zu 20 Mio. Passagiere vor.

04 Die neue Germanwings wird ab dem 1. Juli 2013 buchbar und erlebbar.

PROFITABLER: BESSER ABGESTIMMT DEN GEWINN STEIGERN

Strategische Weichenstellung im dezentralen Verkehr: In der neuen Germanwings bündelt Lufthansa Passage ihre inländischen und europäischen Verbindungen abseits der Drehkreuze Frankfurt und München mit denen der Germanwings in einer kostengünstigen und schlagkräftigen Airline. Dies bringt entscheidende Vorteile für uns und unsere Kunden mit sich.

Germanwings positioniert sich als Airline, die wirtschaftliches Fliegen mit höchster Qualität und attraktiven Preisen verbindet. Die Fluggäste erwartet weiterhin ein dichtes und umfassendes Streckennetz mit insgesamt über 110 Zielen in Europa. Drei verschiedene Economy-Tarife ermöglichen jedem Kunden das zu seinen Wünschen passende Reiseerlebnis – von der preisbewussten Basis-Variante bis hin zum Komforttarif mit vielen Inklusivleistungen. Dazu gehört vieles, was unsere Kunden bisher nur aus der Business Class kannten. Zum Beispiel ein freier Mittelsitz, Loungezugang und Optionen bei der Verpflegung an Bord.

Durch mehr Effizienz profitabel fliegen – mit diesem Ziel geht die neue Germanwings an den Start. Die vormals getrennten Einheiten Lufthansa Direct Services und Germanwings agieren nun als eine Einheit für alle Direktverkehre abseits der Drehkreuze Frankfurt und München.

Die organisatorische und kommerzielle Zusammenführung unter dem Dach der Germanwings ist ein wichtiger Schritt, um mit einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur weiterhin Marktführer im Segment der innerdeutschen und europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre zu bleiben. Germanwings wird im eingeschwungenen Zustand mit bis zu 90 Flugzeugen und 16 Mio. Passagieren jährlich die drittgrößte Fluggesellschaft in Deutschland sein. Das Ziel ist eine Ergebnisverbesserung von rund 200 Mio. EUR bis 2015.

Mit Germanwings gestalten wir gemeinsam unsere Zukunft. Kunden dürfen sich auf ein attraktives Angebot freuen, unsere Investoren auf positive Ergebnisse im Direktverkehr.

germanwings

1

2

3

1. Der Sprecher der Germanwings Geschäftsführung Thomas Winkelmann, Lufthansa CEO Christoph Franz und Vorstand Lufthansa Passage Carsten Spohr stellen am 6. Dezember 2012 die neue Germanwings vor. 2. Über den Wolken: Mit Germanwings von allen dezentralen Standorten in Deutschland nach Europa. 3. Eine moderne Kabinenausstattung und ein hochmotiviertes, gut ausgebildetes Personal sind wichtige Bestandteile der Strategie der Direktverkehre.

Destination

Eckpfeiler unserer Unternehmensstrategie

- **Steigerung des Unternehmenswerts** durch Profitabilität und Wertschaffung als Basis von Investitionen in Geschäftsfelder und Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre. Verankerung der wertorientierten Steuerung in sämtlichen Entscheidungsprozessen. Konsequente Weiterentwicklung des Portfolios, auch durch Restrukturierung und Trennung von verlustbringenden und nichtstrategischen Beteiligungen.

- **Ausbau und Stärkung der führenden Marktposition** durch profitables Wachstum mit der Branche und aktive Gestaltung der Industrie. Organisches Wachstum, Prüfung sinnvoller Akquisitionen und Weiterentwicklung von Partnerschaften. Entwicklung und Förderung von strategischen Innovationen.

- **Verbesserung der Kundenzufriedenheit** durch Investitionen in Produkte und Prozesse. Auf Kundenbedürfnisse ausgerichtete Produkte. Entwicklung neuer Technologien und Märkte zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in den Service-Gesellschaften.

- **Nachhaltiges Wirtschaften** im ökonomischen wie ökologischen Sinne als Anspruch in allen Bereichen und Entscheidungsprozessen. Verjüngung des durchschnittlichen Flottenalters und dadurch Verbesserung der ökologischen Bilanz.

Jahresrückblick

Q1/2012

Zukunftsprogramm „SCORE – Change for Success“ wird gestartet

Zum Jahresbeginn 2012 wird das Zukunftsprogramm „SCORE – Change for Success“ konzernweit gestartet. Ziel ist die nachhaltige Steigerung des operativen Ergebnisses der Lufthansa Group um 1,5 Mrd. EUR ab dem Jahr 2015.

Tarifabschluss für Bodenmitarbeiter erzielt

Am 26. Januar 2012 einigen sich der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Gewerkschaft ver.di auf einen neuen Tarifvertrag. Danach erhalten die in Deutschland am Boden beschäftigten Mitarbeiter rückwirkend zum 1. Januar 2012 eine Vergütungserhöhung von 3,2 Prozent pro Jahr. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 13 Monaten.

Hohes Streikaufkommen belastet Flugbetrieb

Im Februar treten die Vorfeldlotsen in Frankfurt im Rahmen des Tarifkonflikts zwischen Fraport und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) in einen mehrtägigen Streik. Die Gewerkschaft ver.di veranlasst am 27. März 2012 Warnstreiks an mehreren deutschen Standorten. Durch das außergewöhnlich hohe Streikaufkommen wird der Flugbetrieb teilweise deutlich beeinträchtigt.

Fluggesellschaften reagieren auf veränderte Rahmenbedingungen

Bedingt durch das anhaltend angespannte Marktumfeld reagieren alle Fluggesellschaften der Lufthansa Group frühzeitig mit flexiblem Kapazitäts- und striktem Yield Management. Die dadurch erzielten Auslastungs- und Erlössteigerungen kompensieren den im Jahresdurchschnitt auf hohem Niveau verharrenden Ölpreis jedoch nur teilweise.

Q2/2012

Verkauf von bmi erfolgreich vollzogen

Am 19. April 2012 wird der am 22. Dezember 2011 unterzeichnete Vertrag zum Verkauf von British Midland (bmi) an die International Airlines Group (IAG) vollzogen. Der Transaktion vorausgegangen ist die kartellrechtliche Freigabe seitens der EU am 30. März 2012. Mit der Veräußerung trennt sich die Lufthansa Group von einer nachhaltig verlustbringenden Konzerngesellschaft.

Eröffnung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg wird verschoben

Die für den 3. Mai 2012 geplante Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg International wird zunächst auf den 27. Oktober 2013 verschoben. 2013 wird sie erneut, diesmal auf unbestimmte Zeit, verschoben. Die Lufthansa Group betont die Wichtigkeit einer zuverlässigen Terminplanung zur Vorbereitung und Durchführung des eigenen Probebetriebs. Eine reibungslose Inbetriebnahme der Flughafeninfrastruktur ist von entscheidender Bedeutung. Das für den neuen Flughafen geplante Flugangebot wird bis zu seiner Eröffnung von Berlin-Tegel aus durchgeführt.

Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen bestätigt

Mit Anpassungsbescheid vom 29. Mai 2012 setzt das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts zum Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen um. Somit ist das Verbot planmäßiger Nachtflüge in der Zeit von 23 bis 5 Uhr bestätigt worden. Insbesondere Lufthansa Cargo und Lufthansa Passage sind davon betroffen. Insgesamt belastet das Nachtflugverbot das Ergebnis des Konzerns von nun an jährlich mit einem mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Betrag.

Die „Königin der Lüfte“ hebt ab

Am 1. Juni 2012 nimmt mit dem Eröffnungsflug auf der Strecke Frankfurt – Washington D.C. die erste Boeing 747-8i überhaupt den Liniendienst bei Lufthansa Passage auf. Das neue Flaggschiff der Boeing-Familie zeichnet sich durch höhere Treibstoffeffizienz und um 30 Prozent niedrigere Lärmemissionen gegenüber dem Vorgängermodell B747-400 aus. Lufthansa Passage erhält insgesamt 19 Flugzeuge dieses Typs, vier davon in 2012.

Q3/2012

Austrian Airlines verlagert Flugbetrieb auf Tyrolean Airways
Mit Wirkung zum 1. Juli 2012 vollzieht Austrian Airlines den Betriebsübergang ihres Flugbetriebs auf die Tochter Tyrolean Airways. Vorausgegangene Gespräche mit den Tarifpartnern zur Restrukturierung des Flugbetriebs hatten zu keiner einvernehmlichen Lösung geführt. Der Betriebsübergang ist wesentlicher Bestandteil eines umfassenden Restrukturierungsprogramms, das Anfang 2012 begonnen hatte, um das Unternehmen nachhaltig in die Gewinnzone zu führen.

Neuer Finanzvorstand nimmt Arbeit auf
Am 1. Juli 2012 übernimmt Simone Menne die Leitung des Ressorts Finanzen und Aviation Services der Deutschen Lufthansa AG. Der Aufsichtsrat hatte sie am 7. Mai 2012 in den Konzernvorstand berufen. Simone Menne folgt damit auf Stephan Gemkow, der sein Mandat im Einvernehmen mit Vorstand und Aufsichtsrat zum 30. Juni 2012 niedergelegt hat und als CEO zum Haniel-Konzern gewechselt ist. Simone Menne ist zunächst bis zum 30. Juni 2015 als Vorstand bestellt.

Streik der Flugbegleiter belastet Ergebnis
Am 7. September 2012 einigen sich die Lufthansa Passage und die Flugbegleitergewerkschaft (UFO) auf ein Schlichtungsverfahren und bestellen Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Bert Rürup zum Schlichter. Vorausgegangen war ein Streik des Kabinenpersonals der Lufthansa Passage an drei Tagen zwischen dem 31. August und dem 7. September 2012 an verschiedenen Standorten in Deutschland. Durch den Streik entsteht ein wirtschaftlicher Schaden von 33 Mio. EUR.

Neubesetzung im Aufsichtsrat wird vorbereitet
Am 19. September 2012 spricht der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG eine Empfehlung zur Nachfolgeregelung für die mit Ablauf der Hauptversammlung 2013 altersbedingt nicht mehr zur Wiederwahl anstehenden Aufsichtsratsmitglieder aus. Wolfgang Mayrhuber, bis Dezember 2010 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, soll dem derzeitigen Aufsichtsratsvorsitzenden Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber folgen. Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender des Vorstands der Merck KGaA und ehemaliger Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG, wird für die Nachfolge von Dr. Klaus G. Schlede empfohlen.

Q4/2012

Tarifabschluss mit UFO nach Schlichtung unterzeichnet
Am 13. November 2012 erzielen Lufthansa Passage und die Unabhängige Flugbegleiterorganisation UFO eine Einigung in der Tarifauseinandersetzung auf Basis der Empfehlung des Schlichters. Die Einigung umfasst Regelungen zum Vergütungstarifvertrag, eine Ergebnisbeteiligung für die Mitarbeiter und Vereinbarungen zum Bestandsschutz sowie strukturelle Anpassungen des Tarifvertrags, die eine größere Flexibilität für den Einsatz der Mitarbeiter ermöglichen.

Shenzhen Airlines als neues Mitglied der Star Alliance aufgenommen
Am 29. November 2012 wird Shenzhen Airlines als neues Mitglied des Luftfahrtbündnisses Star Alliance begrüßt. Die Aufnahme der fünftgrößten Airline Chinas in das Netzwerk ist ein wichtiger Schritt hin zu der angestrebten verbesserten Anbindung an bestehende und zukünftige Wachstumsmärkte. Zuvor waren in Südamerika bereits AviancaTaca und Copa Airlines dem Bündnis beigetreten.

Einführung einer Premium Economy in der Lufthansa Passage beschlossen
Am 5. Dezember 2012 stimmt der Aufsichtsrat der Einführung einer neuen Premium Economy Class in allen Langstreckenflugzeugen der Lufthansa Passage zu. Ein Projektteam erarbeitet die konkrete Ausgestaltung sowie den Zeitplan für die Implementierung.

Germanwings übernimmt dezentrale Verkehre von Lufthansa Passage
Am 6. Dezember 2012 stellt der Vorstand das Konzept der neuen Germanwings vor. Alle dezentralen Verkehre der Lufthansa Passage werden künftig von der neuen Germanwings übernommen. Die neue Germanwings bündelt mit Wirkung zum 1. Januar 2013 kommerziell und organisatorisch alle Verkehre abseits der Drehkreuze Frankfurt und München in einem neuen Marken- und Produktkonzept und wird ab dem 1. Juli 2013 mit ihrem neuen Angebot im Markt starten.

Lufthansa Aktie

↗ 2012 steigt der Kurs der Lufthansa Aktie um 55,0 Prozent. ↗ Der Total Shareholder Return beträgt 57,7 Prozent. ↗ Keine Dividende für 2012 vorgesehen. ↗ Die überwiegende Mehrheit der Analystenbewertungen ist positiv. ↗ Zwei neue Großaktionäre sind bei der Lufthansa Group eingestiegen. ↗ Intensiver Anlegerdialog wird fortgesetzt. ↗ Die Lufthansa Aktie ist in bedeutenden Indizes vertreten.

Lufthansa Aktie steigt im Jahr 2012 um 55,0 Prozent

Die Lufthansa Aktie verzeichnete in 2012 einen signifikanten Wertzuwachs. Mit 55,0 Prozent Kursanstieg bis auf 14,24 EUR per Jahresende entwickelte sie sich fast doppelt so stark wie der Vergleichsindex DAX (+29,1 Prozent) und zeigte damit die viertbeste Entwicklung aller DAX-Unternehmen 2012. Unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung von 0,25 EUR erzielten die Aktionäre einen Total Shareholder Return von 57,7 Prozent.

In der ersten Jahreshälfte war der Kursverlauf der Lufthansa Aktie uneinheitlich: Nachdem die Aktie im ersten Quartal 14,3 Prozent an Wert gewann, gab sie diese Gewinne im zweiten Quartal wegen des steigenden Ölpreises und der konjunkturellen Risiken durch die anhaltende Eurokrise wieder ab (–13,2 Prozent).

In der zweiten Jahreshälfte widerlegten die kontinuierlich guten operativen Kennzahlen und das starke Ergebnis des dritten Quartals jedoch die befürchteten Auswirkungen der Konjunkturrisiken. Getrieben durch Fortschritte beim Zukunftsprogramm SCORE und allgemein positive Entwicklungen in der Branche stieg der Kurs im dritten Quartal um 15,8 Prozent und im vierten Quartal um 35,0 Prozent.

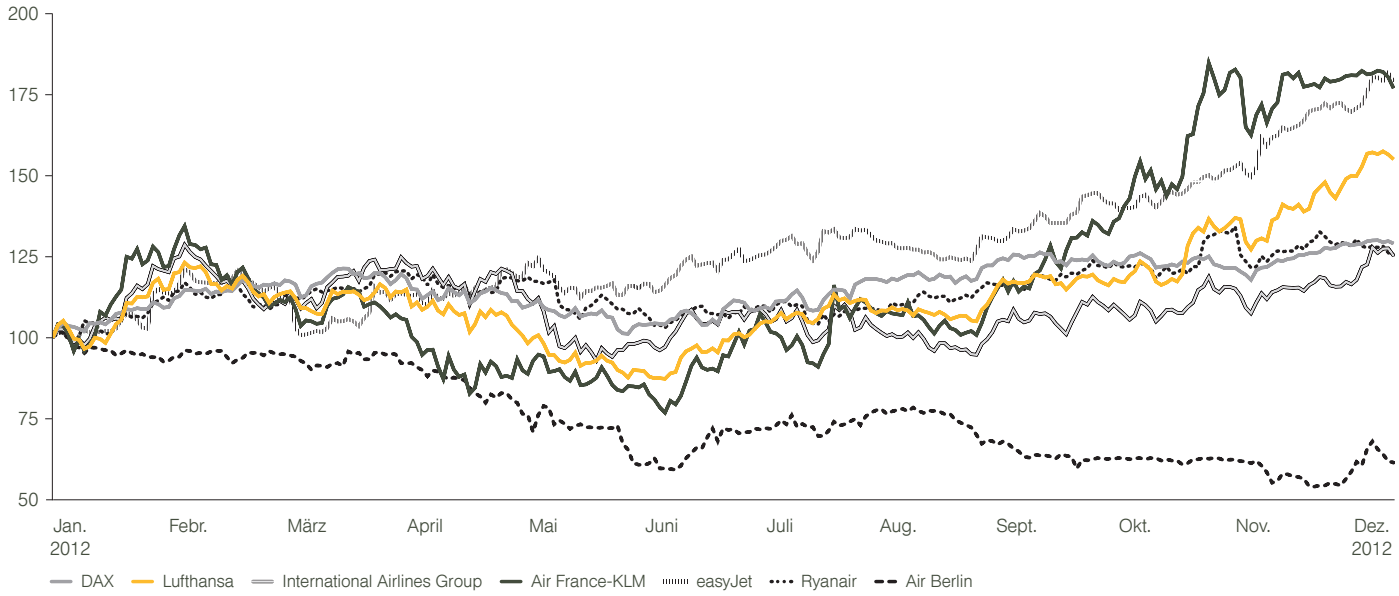
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Aussetzen der Dividende vor

Seit vielen Jahren beteiligt Lufthansa ihre Aktionäre kontinuierlich und direkt an der positiven Entwicklung des Unternehmens. Eine ausführliche Erläuterung der Dividendenpolitik findet sich im Kapitel „Finanzstrategie“ auf S. 36 wieder.

Kennzahlen zur Lufthansa Aktie

		2012	2011	2010	2009	2008
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	14,24	9,19	16,36	11,75	11,19
Höchster Kurs	€	14,47	17,39	17,77	12,31	18,32
Niedrigster Kurs	€	8,02	8,35	10,34	7,86	8,99
Anzahl der Aktien	Mio.	459,9	457,9	457,9	457,9	457,9
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	6,5	4,2	7,5	5,4	5,1
Ergebnis je Aktie	€	2,16	–0,03	2,47	–0,07	1,18
Operativer Cashflow je Aktie	€	6,20	5,14	6,71	4,35	5,40
Dividende je Aktie	€	–	0,25	0,60	–	0,70
Dividendenrendite (brutto)	%	–	2,7	3,7	–	6,3
Ausschüttungssumme	Mio. €	–	114,5	274,8	–	320,5
Total Shareholder Return	%	57,7	–40,2	39,2	11,3	–31,7

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2011, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



Um in Zeiten intensiven Wettbewerbs kontinuierliche Investitionen in das Kerngeschäft der Lufthansa Group aufrechtzuerhalten, schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 jedoch das Aussetzen der Dividende vor. Das Nettokonzernergebnis soll stattdessen vollumfänglich thesauriert werden, um die Restrukturierung des Unternehmens und das laufende Investitionsprogramm weiter zu stützen.

Lufthansa Aktie wird von der Mehrheit der Analysten positiv bewertet

Die Analysten bewerten die Lufthansa Aktie weiterhin positiv. Besonderes Augenmerk finden dabei die eingeleiteten Ergebnisverbesserungsmaßnahmen, insbesondere durch das Zukunftsprogramm SCORE, sowie die fortschreitende Branchenkonsolidierung in Europa, die insbesondere auch zu einer stärkeren Kapazitätsdisziplin und steigenden Durchschnittserlösen führen.

Analystenempfehlungen* Stand zum 31.12.2012

Kaufen	Halten	Verkaufen
21	8	5

* Durchschnittliches Kursziel: 13,53 EUR, Durchschnitt von 34 Analysten. Spanne: 6,40 EUR bis 19,00 EUR.

Entsprechend empfahlen zum Jahresende rund 85 Prozent der insgesamt 34 Aktienanalysten, die Aktie zu kaufen oder zu halten, und etwa 15 Prozent, die Aktien zu verkaufen.

Neue wesentliche Aktionäre hinzugewonnen, Auslandsquote stabil

Um die internationalen Luftverkehrsrechte und die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung zu wahren, muss gemäß Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) der Nachweis geführt werden, dass sich die Lufthansa Aktien mehrheitlich in deutschem Eigentum befinden. Aus diesem Grund sind alle Lufthansa Aktien vinkulierte Namensaktien.

Der Anteil deutscher Investoren lag Ende 2012 bei 66,0 Prozent (Vorjahr: 68,6 Prozent). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus den USA mit 12,9 Prozent (Vorjahr: 9,2 Prozent). Auf Anleger aus Luxemburg entfielen 5,3 Prozent, gefolgt von Großbritannien und Kanada mit 3,9 und 3,5 Prozent.

Diese Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit eindeutig erfüllt.

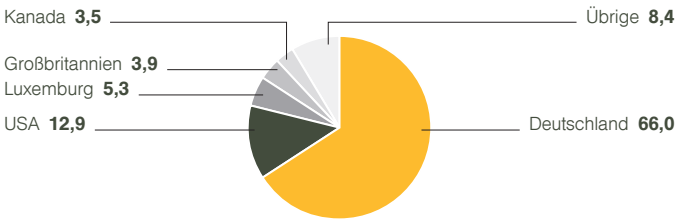
Lufthansa Aktien befinden sich zu 100 Prozent im Streubesitz gemäß der Definition der Deutschen Börse. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 59,9 Prozent (Vorjahr: 61,5 Prozent) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 40,1 Prozent (Vorjahr: 38,5 Prozent).

Im Laufe des Jahres 2012 konnte die Lufthansa Group weitere institutionelle Anleger gewinnen, die die gesetzlichen Meldeschwellen von 3 und 5 Prozent am Grundkapital überschreiten. BlackRock Inc. ist mit unverändert 5,43 Prozent Anteilsbesitz auch weiterhin größter Aktionär der Lufthansa Group.

Neuer Großaktionär ist The Capital Group Companies mit 5,12 Prozent. Templeton Global Investors hat ihren Anteil im Jahresverlauf auf 5,00 Prozent erhöht (Vorjahr: 3,19 Prozent). Die kanadische MacKenzie Financial Corporation stieg mit einem Anteilsbesitz von 3,01 Prozent neu in den Kreis der Großaktionäre auf.

Alle während des Geschäftsjahres 2012 veröffentlichten meldepflichtigen Transaktionen finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 35“ ab S. 170. Sie werden, ebenso wie die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur, auch auf unserer Website i www.lufthansagroup.com/investor-relations veröffentlicht.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 31.12.2012 in %



Streubesitz: 100 %

↗ Unsere ausgeglichene Aktionärsstruktur ist für die Lufthansa Group eine wichtige Basis. Wir arbeiten auch weiterhin transparent und glaubwürdig an der Steigerung des Unternehmenswerts.

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort

Im Geschäftsjahr 2012 wurde an der Philosophie festgehalten, alle Anleger zeitnah, ausführlich und sachlich zu informieren. Darin besteht eine wesentliche Grundvoraussetzung, um das Vertrauen der Aktionäre zu gewinnen und zu wahren. Vorstand und Investor Relations informierten 2012 über die Quartalskonferenzen hinaus auf 18 Roadshows und 9 Investorenkonferenzen institutionelle Investoren über die aktuellen Entwicklungen des Konzerns. Dabei wurden mehr als 200 Einzel- und Gruppengespräche geführt. Ein besonderer Fokus wurde dabei auf deutsche Privatanleger gerichtet. Auf drei speziell für Privatanleger ausgerichteten Foren standen Vertreter von Investor Relations den Fragen der Anleger regelmäßig Rede und Antwort. Das Angebot für Privataktionäre wird durch die „Aktionärsinfo“ ergänzt, die 2012 zweimal erschien und auf der Internetseite von Investor Relations abgerufen werden kann. Dort finden Sie auch den Finanzkalender sowie alle Termine von Konferenzen und Aktionärsforen, zu denen die Lufthansa Group ihre Teilnahme zugesagt hat.

Neben den Geschäfts- und Zwischenberichten wird der Kapitalmarkt monatlich über die jüngste Verkehrsentwicklung der fliegenden Gesellschaften und aktuelle Themen aus dem Konzern in der „Investor Info“ informiert. Fremdkapitalgeber und Anleiheinvestoren erhalten auf Wunsch mehrmals im Jahr eine „Creditor Info“ mit den für sie relevanten Informationen.

Alle Veröffentlichungen, unsere Finanzberichte, Präsentationen, Hintergrundinformationen und Reden sowie aktuelle Nachrichten werden ebenfalls unter i www.lufthansagroup.com/investor-relations bereitgestellt. Darüber hinaus stehen auf der Internetseite Instrumente zur individuellen Analyse der Abschlüsse sowie der Finanz- und Verkehrskennzahlen zur Verfügung. Die Seite ist barrierefrei, das heißt, sie kann von allen Nutzern unabhängig von körperlichen Einschränkungen eingesehen und verwendet werden.

Die Anstrengungen, allen Kapitalmarktteilnehmern ein stets aktuelles und transparentes Bild von der Lufthansa Group und ihren Perspektiven zu vermitteln, wurden in 2012 erneut honoriert. Bei den IR Magazine Awards Europe 2012 belegte die Lufthansa Group den ersten Platz unter allen Unternehmen der Branche „Travel & Leisure“.

In wichtigen Aktien- und Nachhaltigkeitsindizes vertreten

Als DAX-Mitglied gehört die Lufthansa Group zu den 30 größten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 0,99 Prozent. Mit einer Marktkapitalisierung von 6,5 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 26 in der Rangordnung der DAX-Unternehmen nach Marktkapitalisierung ein. Dies entspricht einer Verbesserung um drei Plätze gegenüber Vorjahr. Auf den Börsenumsatz bezogen nimmt die Lufthansa Aktie ebenfalls Platz 26 (Vorjahr: 23) ein. Das Handelsvolumen der Aktie belief sich 2012 auf 979 Mio. Stück; dies entspricht einem Transaktionsvolumen von 10,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 14,1 Mrd. EUR).

Die Lufthansa Aktie ist international auch in vielen weiteren Indizes vertreten, wie etwa dem Dow Jones STOXX Europe 600 und FTSE Eurofirst 300 sowie den Nachhaltigkeitsindizes FTSE4Good, Ethibel und ECPI.

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können Investoren, die beispielsweise an US-Dollar denominierte Anlagen gebunden sind, über das „Sponsored American Depository Receipt Program“ (ADR) in die Lufthansa Group investieren. Seit Ende 2011 sind die Lufthansa ADRs auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert, die den Handel mit ADRs noch liquider und einfacher macht.

Daten zur Lufthansa Aktie

ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Börsenkürzel	LHA
Börsenplätze	Frankfurt, Stuttgart, München, Hannover, Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Xetra
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industrie	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl)	DAX, DivDAX Price, DivDAX Total Return, Dow Jones STOXX Europe 600, S&P Europe 350, S&P Global 1200, Bloomberg World Airlines Index, Bloomberg European Travel, FTSE4Good, FTSE Eurofirst 300

Sehr geehrte Damen und Herren,

Aufsichtsrat und Vorstand haben im Geschäftsjahr 2012 gut und effektiv zusammengearbeitet. Dabei hat der Aufsichtsrat die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist: die Mitglieder des Vorstands zu bestellen, deren Arbeit zu überwachen und sie beratend zu begleiten.

Der Vorstand hat uns zeitnah und umfassend über das Wettbewerbsumfeld, die beabsichtigte Geschäftspolitik und alle strategischen und wichtigen operativen Entscheidungen informiert. Die größeren Investitions- und Beteiligungsvorhaben sowie die geplanten Maßnahmen zur Konzernfinanzierung wurden mit uns abgestimmt. Die Berichtspflichten des Vorstands und der Katalog zustimmungspflichtiger Geschäfte sind in einer Geschäftsordnung festgelegt.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden, Herrn Franz, laufend die aktuelle Geschäftsentwicklung erörtert.

Im Jahr 2012 hat sich der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen am 14. März, 7. Mai, 19. September und 5. Dezember getroffen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse des Aufsichtsrats teilgenommen.

Im Dezember haben wir die Effizienz unserer Arbeit turnusmäßig geprüft und gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Anzeigepflichtige Interessenkonflikte lagen 2012 nicht vor.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG soll so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen sowie zeitlichen Freiräume verfügen. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat stets die grundsätzliche Bedeutung von Vielfalt bei seiner Zusammensetzung für das Unternehmen betont und zugleich eine stärkere Repräsentanz von Frauen angestrebt. Am 19. September haben wir beschlossen, dass mindestens fünf Anteilseignervertreter unabhängige Mitglieder und mindestens zwei Anteilseignervertreter Frauen sein sollen. Unter Beachtung dieser Voraussetzungen ist eine angemessene Beteiligung von Mitgliedern mit langjähriger Erfahrung aus einer Geschäftstätigkeit außerhalb Deutschlands anzustreben. Der mit der Vorbereitung entsprechender Vorschläge zur Wahl von Anteilseignervertretern in der Hauptversammlung 2013 befasste Nominierungsausschuss hat hierzu im Herbst 2012 zweimal getagt.

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wird noch bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 neben der fixen auch eine variable Vergütung gewährt. Die Hauptversammlung der Gesellschaft hat allerdings am 8. Mai 2012 eine Satzungsänderung beschlossen, nach der die Mitglieder des Aufsichtsrats ab dem Geschäftsjahr 2013 keine variable Vergütung, sondern nur noch eine fixe Vergütung in Höhe von 80.000 EUR erhalten werden. Damit soll die Unabhängigkeit des Aufsichtsrats im Rahmen der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex weiter gestärkt werden.

Im Mittelpunkt der Sitzungen des Aufsichtsrats stand die wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Beteiligungsgesellschaften. Besonderes Augenmerk fanden dabei die Belastungen durch weiter steigende Treibstoffpreise und Gebühren sowie durch Streiks der Fluglotsen und der Lufthansa Passage Kabinenbesatzungen, die Fortschritte beim Zukunftsprogramm SCORE und die Beendigung des deutsch-chinesischen Fracht-Joint Ventures Jade Cargo. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich über die erfolgreiche Abwicklung des Verkaufs der bmi, über die Zusammenführung der dezentralen Lufthansa Passage Verkehre und Germanwings sowie über den Sachstand der Versorgungszusagen in der Lufthansa Group unterrichten.

Der Erhöhung des Eigenkapitals der Austrian Airlines AG unter der Bedingung des Umsetzens erfolgversprechender Sanierungsmaßnahmen, der Übertragung des Flugbetriebs von Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH und des Leasings

von sieben Flugzeugen der Airbus A320-Familie durch Tyrolean Airways haben wir zugestimmt. Weitere wichtige Tagesordnungspunkte im Berichtsjahr betrafen die Ermächtigung zur Zuführung von Eigen- und Fremdkapital an die Muttergesellschaft der Brussels Airlines und Zustimmungen zur Begebung einer Umtauschanleihe auf die von der Deutschen Lufthansa AG gehaltenen Aktien der JetBlue Airways Corp. sowie zur Einführung einer Premium Economy Class auf der Langstreckenflotte der Lufthansa Passage und zum Bau eines Luftfrachtterminals für die Lufthansa Cargo AG in der Frankfurter Cargo City Nord.

Turnusmäßig hat uns der Vorstand über die Veränderungen der Aktionärsstruktur, die Geschäfte mit derivativen Instrumenten sowie über die Dotierung und Rendite des Lufthansa Pensionsfonds unterrichtet. Zu den Angaben des Vorstands in den Lageberichten gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB sind keine weiteren Stellungnahmen erforderlich.

Über die Tätigkeit der Ausschüsse des Aufsichtsrats wurde jeweils zu Beginn der Aufsichtsratssitzungen informiert.

Im Geschäftsjahr 2012 hat das Präsidium viermal getagt. Auf Empfehlung des Präsidiums bestellte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 7. Mai Frau Simone Menne für den Zeitraum vom 1. Juli 2012 bis 30. Juni 2015 zum ordentlichen Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, Ressort Finanzen und Aviation Services. Frau Menne wurde damit Nachfolgerin von Herrn Stephan Gemkow, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen hat. In den sechs Jahren seiner Amtszeit hat Herr Gemkow mit großem Sachverstand und Engagement das starke Wachstum der Lufthansa Group finanziell sichergestellt und sich damit um die Entwicklung unseres Unternehmens verdient gemacht.

Der nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz obligatorische Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden. Im Prüfungsausschuss, der 2012 viermal, davon dreimal im Beisein der Wirtschaftsprüfer, getagt hat, wurden mit dem Finanzvorstand die Zwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Dazu wurden regelmäßig Berichte über Risikomanagement, Compliance und die Prüftätigkeit der internen Konzernrevision zur Kenntnis genommen. Außerdem ließ sich der Ausschuss von den Vorständen der Austrian Airlines und der Brussels Airlines ausführlich über die wirtschaftliche Lage ihrer Unternehmen unterrichten.

Die von der Hauptversammlung 2012 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, die Lageberichte und das Risikomanagement-System zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von PricewaterhouseCoopers vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Prüfer hat den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und die jeweiligen Lageberichte zum 31. Dezember 2012 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Prüfer hat weiter bestätigt, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagement-System geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Während der Abschlussprüfung hat der Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung widersprechen.

Der Prüfungsausschuss hat Anfang März 2013 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Jahresabschluss unterzeichnenden Prüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, die jeweiligen Lageberichte und den Vorschlag zur Gewinnverwendung haben wir eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2012 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Dem Vorstand und allen Mitarbeitern der Lufthansa Group und ihrer Beteiligungsgesellschaften sprechen wir für ihre unter schwierigen Bedingungen erbrachten persönlichen Beiträge zum Erfolg im Geschäftsjahr 2012 unseren Dank aus.

Köln, 13. März 2013

Für den Aufsichtsrat
Jürgen Weber, Vorsitzender

Corporate Governance

↗ Die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex werden weitgehend befolgt. ↗ Das gemeinsame Ziel von Vorstand und Aufsichtsrat ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. ↗ Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation entsprechen internationalen Standards. ↗ Das Lufthansa Compliance-Programm findet konzernweit Anwendung.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat haben auf ihrer Sitzung am 5. Dezember 2012 folgende Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG erklären gemäß § 161 AktG, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 15. Juni 2012 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekanntgemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodex) seit der letzten Entsprechenserklärung mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig uneingeschränkt entsprochen werden wird:

Der Aufsichtsrat hat stets die grundsätzliche Bedeutung von Vielfalt bei seiner Zusammensetzung für das Unternehmen unterstützt und zugleich eine stärkere Repräsentanz von Frauen angestrebt. Es wurden aber zunächst – anders als in Ziffer 5.4.1 und 5.4.2 des Kodex gefordert – weder für die Anzahl unabhängiger Mitglieder noch für eine angemessene Beteiligung von Frauen konkrete Ziele in Form von Quoten oder absoluten Zahlen benannt. Der Aufsichtsrat hat jedoch am 19. September 2012 beschlossen, dass mindestens fünf Anteilseignervertreter unabhängige Mitglieder und mindestens zwei Anteilseignervertreter Frauen sein sollen. Dementsprechend wird den Empfehlungen der Ziffer 5.4.1 und 5.4.2 des Kodex seit dem 19. September 2012 entsprochen.

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wird noch bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 – anders als in Ziffer 5.4.6 des Kodex gefordert – neben der fixen eine variable Vergütung gewährt, die nicht auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet ist. Die Hauptversammlung der Gesellschaft hat allerdings bereits am 8. Mai 2012 eine Satzungsänderung beschlossen, nach der die Mitglieder des Aufsichtsrats ab dem Geschäftsjahr 2013 keine variable, sondern nur noch eine fixe Vergütung erhalten. Dementsprechend wird der Empfehlung der Ziffer 5.4.6 des Kodex ab dem 1. Januar 2013 ebenfalls entsprochen werden."

Diese und die darüber hinaus freiwillig erfüllten Anregungen des Kodex können Sie auf unserer Website i www.lufthansagroup.com/investor-relations nachlesen.

Aktionäre und Hauptversammlung werden an allen grundlegenden Entscheidungen beteiligt

Lufthansa Aktien sind vinkulierte Namensaktien. Jede Aktie verfügt über identische Stimmrechte. Damit sind unsere Aktionäre in der Hauptversammlung an allen grundlegenden Beschlüssen beteiligt. Die Eintragung in unser Aktienregister erfolgt anhand der elektronisch übermittelten Aktionärsdaten über die Banken und das Clearingsystem. Als Besonderheit sind bei Lufthansa hierbei neben dem Aktiengesetz auch die Eintragungsvoraussetzungen des LuftNaSiG zu beachten. Das ist insbesondere die Angabe der Staatsangehörigkeit bei natürlichen Personen und der Nationalität bei juristischen Personen beziehungsweise bei Meldepflichtigen nach dem Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) eines Mehrheitsbesitzes oder einer beherrschenden Beteiligung in ausländischem Eigentum. Auf der Hauptversammlung können grundsätzlich alle Aktionäre, die im Aktienregister eingetragen sind, ihr Stimmrecht ausüben. Der elektronische Service für den aktienrechtlichen Anmeldeprozess umfasst die Möglichkeit, auch Stimmrechtsvertreter, Kreditinstitute oder Aktionärsvereinigungen per Internet mit der Ausübung der Stimmrechte zu beauftragen sowie das Stimmrecht per Briefwahl auszuüben. Darüber hinaus haben die Aktionäre auch die Möglichkeit, die Ansprachen des Aufsichtsrats- und des Vorstandsvorsitzenden in der Hauptversammlung per Internet zu verfolgen. Weitere Informationen finden Sie ebenfalls auf unserer Website.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Interesse des Unternehmens eng zusammen

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Interesse des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen. Es ist ihr gemeinsames Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern.

Der Aufsichtsrat hat Geschäftsordnungen verabschiedet, in denen die Arbeit innerhalb von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die Zusammenarbeit beider Organe verbindlich geregelt werden. Die vier Mitglieder des Vorstands tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich Verantwortung und unterrichten sich gegenseitig über alle wesentlichen Vorgänge und Geschäfte. Der Vorstand erstattet dem paritätisch besetzten Aufsichtsrat regelmäßig Bericht. In den Aufsichtsratssitzungen informiert der Vorstand den Aufsichtsrat viermal im Jahr über die Geschäftsentwicklung des Konzerns und der Beteiligungsunternehmen sowie einmal jährlich über die operative Konzernplanung sowie die Finanzplanung des Konzerns.

Der Vorstand übermittelt dem Aufsichtsrat die Quartalsberichterstattung des Unternehmens. Der Vorstandsvorsitzende unterrichtet den Aufsichtsratsvorsitzenden und den Aufsichtsrat darüber hinaus über wichtige Vorkommnisse.

Der Vorstand fasst Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Für eine Reihe von Geschäften muss der Vorstand die vorherige Zustimmung des Aufsichtsrats einholen. Darunter fallen ab einer bestimmten Wertgrenze insbesondere Investitionen in Flugzeuge und andere Güter des Anlagevermögens, das langfristige Leasing von Flugzeugen, die Gründung von Unternehmen, der Erwerb oder die Veräußerung von Unternehmensanteilen, die Aufnahme neuer Geschäftszweige oder die Aufgabe vorhandener Geschäftszweige im Rahmen der Satzung, der Abschluss oder die Aufhebung von Unternehmensverträgen und strategisch bedeutsamen Kooperationsverträgen sowie die Aufnahme von Fremdkapital.

Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes vierköpfiges Präsidium, das ihm Beschlussempfehlungen für Inhalt, Gestaltung und Abschluss der Anstellungsverträge mit den Vorstandsmitgliedern gibt. Das Präsidium ist außerdem für sonstige personelle Angelegenheiten von Vorständen und Prokuristen zuständig.

Daneben wird ein ebenfalls paritätisch besetzter sechsköpfiger Prüfungsausschuss gewählt, der im Wesentlichen für Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements, des internen Kontrollsystems und der Compliance zuständig ist. Dieser erörtert auch die Quartalsberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Weitere Themenschwerpunkte sind die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer sowie die Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und die Honorarvereinbarung. Der Ausschuss gibt dem Aufsichtsrat ferner eine Beschlussempfehlung zum Vorschlag des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung sowie zur Billigung des Jahres- und Konzernabschlusses.

Der Nominierungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern, die aus der Mitte der Anteilseignervertreter gewählt werden. Er schlägt dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten vor, die dieser wiederum der Hauptversammlung für die Wahl neuer Aufsichtsratsmitglieder vorschlagen kann.

Der nach § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes zwingend vorgeschriebene Vermittlungsausschuss tritt nur dann zusammen, wenn bei einer Vorstandsbestellung oder einem Widerruf der Bestellung nicht die notwendige Zweidrittelmehrheit der Stimmen erreicht wird. Der Ausschuss hat dann dem Aufsichtsrat innerhalb eines Monats einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Dr. Robert Kimmitt ist Senior International Counsel der Rechtsanwaltskanzlei WilmerHale. Das Mitglied des Aufsichtsrats Matthias Wissmann ist Partner der Rechtsanwaltskanzlei WilmerHale. Das Mitglied des Aufsichtsrats Martin Koehler ist Senior Advisor des Beratungsunternehmens The Boston Consulting Group (BCG). Die Lufthansa Group hat in der Vergangenheit und wird voraussichtlich auch in der Zukunft Beratungsverträge sowohl mit WilmerHale als auch mit BCG abschließen. Weder Herr Wissmann noch Herr Dr. Kimmitt noch Herr Koehler beraten die Lufthansa Group im Rahmen dieser Mandate. Auch haben sowohl WilmerHale als auch BCG schriftlich bestätigt, dass organisatorische Maßnahmen getroffen wurden, wonach in den Vergütungen der genannten Herren, die aus ihrer jeweiligen Stellung in der Rechtsanwaltskanzlei beziehungsweise dem Beratungsunternehmen resultieren, weder direkt noch indirekt Honorare aus Mandaten der Lufthansa Group Berücksichtigung finden. Ein potenzieller Interessenkonflikt oder eine Abhängigkeit der genannten Aufsichtsratsmitglieder liegen damit nicht vor, und es bedarf keiner Zustimmung des Aufsichtsrats zu diesen Beratungsverträgen.

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 den Anforderungen des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechenden Selbstbehalt abgeschlossen. Die Namen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse sind ab S. 200 aufgeführt.

Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation entsprechen internationalen Standards

Die Lufthansa Group erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der gesetzlich vorgeschriebene und für die Dividendenzahlung maßgebliche Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird nach den Vorschriften des HGB erstellt. Mit der Prüfung der Jahresabschlüsse 2012 wurde die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2012 sind im Konzernanhang „Erläuterung 52“ auf S. 197 zusammengestellt.

Sollten Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder sowie Mitglieder des Lufthansa Passagevorstands im Rahmen sogenannter Directors‘ Dealings eigene Geschäfte mit Lufthansa Aktien oder mit sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere mit Optionen und Derivaten, vornehmen, werden diese umgehend veröffentlicht, wenn sie die Wertgrenze von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten. Dies umfasst auch natürliche und juristische Personen, die in enger Beziehung zum oben genannten Personenkreis stehen. Der Gesamtbesitz von Aktien, Optionen oder Derivaten aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder übersteigt nicht den Wert von 1 Prozent der ausgegebenen Aktien.

Die Lufthansa Group informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten finden Sie im Kapitel „Lufthansa Aktie“ auf S. 20 und auf unserer Website i www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Vergütung des Aufsichtsrats ab 2013 angepasst

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 13 Abs. 1 der Satzung für das Geschäftsjahr 2012 neben einer fixen Vergütung von 50.000 EUR eine variable Vergütung in Abhängigkeit vom Konzernergebnis pro Aktie. Dabei darf die Gesamtvergütung für ein ordentliches Mitglied 100.000 EUR im Jahr nicht übersteigen. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, der stellvertretende Vorsitzende das Anderthalbfache der Gesamtvergütung für ordentliche Mitglieder. Darüber hinaus erhält das Mitglied eines Ausschusses eine zusätzliche Vergütung in Höhe von 25 Prozent und der Vorsitzende eines Ausschusses in Höhe von 50 Prozent der Gesamtvergütung. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat. Ab dem Geschäftsjahr 2013 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats auf Basis des neu gefassten § 13 Abs. 1 der Satzung für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80.000 EUR. Der Vorsitzende erhält 240.000 EUR, der stellvertretende Vorsitzende 120.000 EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60.000 EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30.000 EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40.000 EUR, Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20.000 EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen weiterhin unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat.

Vergütung des Vorstands am nachhaltigen Unternehmenserfolg ausgerichtet

Die aktuelle Vergütungsstruktur für den Vorstand gilt seit dem Geschäftsjahr 2011. Die Regelungen des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) und des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Vorstandsvergütung sind vollumfänglich umgesetzt. Börsennotierte Gesellschaften sind nach diesen Regelungen aufgefordert, die Vergütungsstruktur stärker auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung auszurichten. Im geltenden System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG bemisst sich die variable Vergütung zum einen an der operativen Marge. Sie wird zu 75 Prozent im Folgejahr und somit im einjährigen Turnus ausgezahlt. Die übrigen 25 Prozent werden zwei weitere Jahre vorgetragen. Am Ende des insgesamt dreijährigen Betrachtungszeitraums wird der vorgetragene Betrag mit einem Faktor multipliziert, der zwischen 0 und 2 liegen kann. Die Ausprägung des Faktors hängt zu 70 Prozent von dem über drei Jahre erreichten Cash Value Added (CVA) und zu 30 Prozent von Nachhaltigkeitsparametern wie Umweltschutz, Kundenzufriedenheit und Mitarbeiter-Commitment ab. Da der Vorstand zum anderen am LH-Performance-Programm verpflichtend teilnehmen muss, ist die überwiegende Mehrjährigkeit der variablen Vergütungskomponenten sichergestellt, siehe hierzu den Abschnitt „Erfolgsorientierte Vergütung für Führungskräften“ ab S. 29.

Die Hauptversammlung hat das geltende System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder am 3. Mai 2011 mit 98,41 Prozent der gültigen Stimmen gebilligt. Sollten im geltenden System Änderungen vorgenommen werden, wird das entsprechend modifizierte Vergütungssystem der Hauptversammlung erneut zur Billigung vorgelegt werden.

Das VorstAG legt bei Aktienoptionsprogrammen eine Ausübungsfrist von mindestens vier Jahren fest, wobei diese Frist generell als Orientierungspunkt und Empfehlung auch für die Laufzeit von langfristigen Incentivemodellen gesehen wird. Deswegen wurde die Laufzeit des LH-Performance-Programms beginnend ab dem Geschäftsjahr 2011 von drei Jahren auf vier Jahre erhöht, auch wenn es sich hierbei nicht um ein Aktienoptionsprogramm im Sinne des Gesetzes handelt. Durch diese Verlängerung der Laufzeit auf vier Jahre entfiel zunächst die Möglichkeit der Auszahlung aus einem Optionspaket im Jahr 2014, da die Programme LH-Performance 2010 im Jahr 2013 und LH-Performance 2011 im Jahr 2015 enden. Um diese Lücke zu schließen, hat der Aufsichtsrat im Rahmen des Programms LH-Performance 2011 die einmalige Einführung eines zusätzlichen Optionstermins nach drei Jahren beschlossen.

Einzelheiten zu Vergütung und Versorgungszusagen der Mitglieder des Vorstands und zur Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats finden Sie im Vergütungsbericht des Lageberichts. Die auf die einzelnen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder entfallenden Beträge sind im Konzernanhang „Erläuterung 50“ ab S. 193 veröffentlicht.

Ausgefeiltes Programm unterstützt die Einhaltung von Compliance

Compliance beschreibt alle Maßnahmen, die das rechtmäßige Verhalten von Unternehmen, ihrer Leitungsorgane und ihrer Mitarbeiter im Hinblick auf gesetzliche Gebote und Verbote gewährleisten. Mit dem Lufthansa Compliance-Programm sollen unsere Mitarbeiter vor Gesetzesverstößen bewahrt und gleichzeitig darin unterstützt werden, Gesetze richtig anzuwenden. Das Lufthansa Compliance-Programm setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity-, Embargo- und Corporate Compliance zusammen. Über ein Ombudssystem besteht die Möglichkeit, Verdachtsmeldungen im Hinblick auf wirtschaftskriminelle Handlungen oder Verstöße gegen die Compliance-Regelungen abzugeben. Das im Ressort des Vorstandsvorsitzenden angesiedelte zentrale Compliance Office und die Compliance-Beauftragten in den Konzerngesellschaften sorgen dafür, dass das Lufthansa Compliance-Programm konzernweit, beispielsweise durch regelmäßige internetbasierte Schulungen und Veröffentlichungen im Intranet, umgesetzt wird. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird regelmäßig durch Compliance-Berichte informiert. Weitere Informationen können in stets aktualisierter Form unter i www.lufthansagroup.com/verantwortung eingesehen werden.

Zusammengefasster Lagebericht

28 Unternehmen und Organisation
28 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
29 Leitung und Kontrolle
30 Wertorientierte Steuerung und Ziele

33 Konzernstrategie
35 Finanzstrategie

37 Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf
37 Gesamtwirtschaftliche Lage
39 Branchenentwicklung
40 Regulatorische und weitere Einflussfaktoren
43 Überblick über den Geschäftsverlauf
44 Wesentliche Ereignisse
44 SCORE – Change for Success
45 Gesamteinschätzung der Geschäftsentwicklung
45 Angewendete Standards und Änderungen im Konsolidierungskreis

46 Ertragslage
46 Umsatz und Erträge
48 Aufwendungen
49 Ergebnisentwicklung
51 Gewinnverwendung

52 Finanz- und Vermögenslage
52 Investitionen
53 Cashflow
54 Vermögenslage
56 Flotte
58 Finanzierung

60 Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

72 Geschäftsfeld Logistik

78 Geschäftsfeld Technik

83 Geschäftsfeld Catering

88 Geschäftsfeld IT Services

93 Sonstige

95 Mitarbeiter

100 Unternehmerische Verantwortung

104 Risiko- und Chancenbericht
104 Risiko- und Chancenmanagement-System
106 Risikokategorien und Einzelrisiken
115 Gesamtaussage zur Risikosituation der Lufthansa Group
115 Beschreibung des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 5 und § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB

117 Nachtragsbericht

118 Prognosebericht
118 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
119 Branchenausblick
119 Änderungen in Geschäft und Organisation
120 Ausblick Lufthansa Group
121 Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

122 Übernahmerechtliche Angaben nach § 315 Abs. 4 HGB

124 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Soweit der zusammengefasste Lagebericht auf Quellen außerhalb des zusammengefassten Lageberichts oder des Konzernabschlusses (zum Beispiel Internetseiten) verweist, sind die Inhalte dieser Quellen nicht Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts und dienen ausschließlich der weiteren Information.

Unternehmen und Organisation

↗ Die Lufthansa Group verfügt über fünf Geschäftsfelder mit herausragenden Marktpositionen. ↗ Der Airline-Verbund hat seine führende Position in Europa behauptet. ↗ Die Lufthansa Group schafft über Industriezyklen hinweg nachhaltig Wert. ↗ Die finanziellen Ziele werden 2012 trotz negativer Einflussfaktoren erreicht.

Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Diversifiziertes Geschäftsfeldportfolio gleicht Konjunkturschwankungen aus

Die Lufthansa Group ist ein weltweit tätiger Luftverkehrskonzern mit insgesamt über 400 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Er gliedert sich in fünf Geschäftsfelder, welche die Bereiche Passagierbeförderung, Luftfracht und Dienstleistungen für Fluggesellschaften abbilden: Passage Airline Gruppe, Logistik, Technik, Catering und IT Services. Alle Geschäftsfelder haben in ihren Branchen eine führende Rolle inne und sind teilweise weltweite Marktführer. Im Jahr 2012 erzielte die Lufthansa Group mit durchschnittlich 117.443 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von 30,1 Mrd. EUR.

Das Kerngeschäft der Lufthansa Group bilden die Fluggesellschaften. Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines genießen als Qualitäts-Airlines größte Anerkennung im Markt. Die Beteiligungen an Brussels Airlines und SunExpress komplettieren das Airline-Portfolio. Der Airline-Verbund konnte seine führende Rolle in Europa behaupten und hat im Berichtszeitraum erneut die höchsten Passagier- und Umsatzzahlen aller europäischen Airlines erzielt. Auch das Geschäftsfeld Logistik zählt im internationalen Luftfrachtverkehr zu den Marktführern. Neben Standardfracht umfasst das Produktportfolio auch Express- und Spezialfracht.

Die Geschäftsfelder Technik, Catering und IT Services runden das Produktportfolio der Lufthansa Group ab und bieten ein umfassendes Spektrum an Dienstleistungen für eigene, aber auch

Struktur Lufthansa Group

konzernfremde Fluggesellschaften an. Dabei ist Lufthansa Technik weltweit führend in der Sparte Wartung, Reparatur und Überholung von Verkehrsflugzeugen. Mit ihrem Produktangebot deckt sie die gesamte Bandbreite vom Einzelauftrag bis zur Betreuung ganzer Flotten ab. Das Geschäftsfeld Catering ist Weltmarktführer im Bereich Airline-Catering und beliefert regionale, nationale und internationale Fluggesellschaften. Darüber hinaus bietet LSG Sky Chefs zunehmend auch Cateringprodukte in verwandten Märkten sowie weitere Dienstleistungen in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung und Logistik von Bordartikeln für Airlines an. Das Geschäftsfeld IT Services zählt zu den global führenden IT-Dienstleistern für die Luftfahrtindustrie. Dabei umfasst das Produkt- und Dienstleistungsangebot neben maßgeschneiderten IT-Lösungen auch den Betrieb kompletter Infrastrukturen. Detaillierte Informationen zu jedem Geschäftsfeld finden Sie in den jeweiligen Kommentierungen auf S. 60–92. Wesentliche Beteiligungsgesellschaften sind im Konzernanhang ab S. 203 aufgeführt.

Die strategische Konzernaufstellung der Lufthansa Group mit einem diversifizierten Portfolio von Geschäftsfeldern, die sich gegenseitig konjunkturell absichern, stabilisiert das Konzernergebnis. Weitere Details zur Struktur der Lufthansa Group finden Sie im Kapitel „Konzernstrategie“ ab S. 33.

Leitung und Kontrolle

Führungs- und Überwachungsstruktur entspricht dem deutschen Standard

Die Deutsche Lufthansa AG verfügt über die in Deutschland gängige Leitungs- und Überwachungsstruktur. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung, legt die strategische Ausrichtung fest und verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Der Aufsichtsrat bestellt, berät und überwacht den Vorstand.

Geschäftsfeldverteilung des Vorstands bleibt unverändert

Die Deutsche Lufthansa AG wird durch vier Vorstände geleitet. Vorstandsvorsitzender ist weiterhin Christoph Franz. Wie in den Vorjahren sind Stefan Lauer mit dem Ressort Verbund-Airlines und Konzernpersonalpolitik sowie Carsten Spohr mit dem Ressort Lufthansa Passage betraut. Seit dem 1. Juli 2012 ist Simone Menne für das Ressort Finanzen und Aviation Services verantwortlich und hat in dieser Position damit Stephan Gemkow abgelöst, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen hat. Zuvor war Simone Menne Chief Financial Officer der bmi.

Die Deutsche Lufthansa AG stellt als Obergesellschaft die größte operative Einzelgesellschaft der Lufthansa Group dar. Die einzelnen Geschäftsfelder werden mit Ausnahme der Lufthansa Passage in jeweils eigenen Konzerngesellschaften geführt. Sie besitzen eigene Geschäfts- und Ergebnisverantwortung und werden von ihren jeweiligen Aufsichtsräten überwacht, in denen auch Mitglieder des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG vertreten sind. Weiterführende Informationen hierzu finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 50“ ab S. 193.

Erfolgsorientierte Vergütung für Führungskräfte ist mit Unternehmenserfolg verknüpft

Das Vergütungssystem der Lufthansa Group legt für den Vorstand, die Führungskräfte und die Mitarbeiter großen Wert auf Anreizprogramme, die an den Erfolg des Unternehmens geknüpft sind. Führungskräfte erhalten in diesem Rahmen neben der Grundvergütung eine aus zwei Komponenten zusammengesetzte, erfolgsabhängige Entlohnung.

Die erste Komponente dieses erfolgsabhängigen Entlohnungssystems bildet das Programm LH-Bonus. Es beinhaltet eine auf die Berichtsperiode bezogene, variable Vergütung und ist ein wesentliches Element des Steuerungs- und Führungssystems der Lufthansa Group. LH-Bonus erfasst Ziele auf Konzern-, Geschäftsfeld- und individueller Ebene. Für Vorstand und Führungskräfte erfolgt die Messung des Konzernerfolgs gleichermaßen über die operative Marge und den über drei Jahre kumulierten Cash Value Added des Konzerns (CVA, siehe Kapitel „Wertorientierte Steuerung und Ziele“ ab S. 30). Die mehrjährige Betrachtung spiegelt das Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung wider. Die wirtschaftliche Leistung des Geschäftsfelds wird insbesondere durch den CVA des Geschäftsfelds erfasst. Ergänzend kann jedes Geschäftsfeld spezifische Erfolgsfaktoren, sogenannte Key Performance Indicators (KPI), festlegen.

Als langfristige Komponente bietet die zweite Stufe des erfolgsabhängigen Entlohnungssystems den Führungskräften darüber hinaus das Aktienprogramm LH-Performance an. Dieses jährlich aufgelegte Programm koppelt einen Vergütungsbestandteil an die Entwicklung des Lufthansa Aktienkurses.

LH-Performance verbindet ein für den Vorstand verpflichtendes und für Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter unterhalb der Leitungsebenen freiwilliges Eigeninvestment der Teilnehmer in Lufthansa Aktien mit dem Erhalt von Wertsteigerungsrechten. Auf das Eigeninvestment gewährt die Lufthansa Group einen Rabatt. Im Gegenzug unterliegen die Aktien einer Sperrfrist bis zum Programmende. Die Wertsteigerungsrechte setzen sich aus einer Performance- und einer Outperformance-Option zusammen. Eine Auszahlung aus der Performance-Option erfolgt, wenn die Entwicklung der Lufthansa Aktie am Ende der Programmlaufzeit eine festgelegte Schwelle überschritten hat, die sich an den Eigenkapitalkosten der Lufthansa Group orientiert. Aus der Outperformance-Option wird bei Programmende eine Zahlung ausgelöst, wenn sich der Aktienkurs der Lufthansa Group über die Laufzeit hinweg besser entwickelt hat als ein Vergleichsportfolio aus Aktien der wichtigsten europäischen Konkurrenzunternehmen.

Seit dem Jahr 2011 haben die neu aufgelegten LH-Performance-Programme eine Laufzeit von vier Jahren. Nähere Informationen zu den Aktienprogrammen finden Sie unter i www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Ergebnisse LH-Performance

	Programm-ende	Outperfor-mance zum 31.12.2012 in %	Performance zum 31.12.2012 in %
LH-Performance 2012	2016	2	18
LH-Performance 2011	2015	4	26
LH-Performance 2010	2013	19	–2
LH-Performance 2009	2012	18	–3

Struktur und Umfang der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung bleibt im Geschäftsjahr unverändert (Vergütungsbericht nach § 315 Abs. 2 Nr. 4 HGB)

Mit der im Geschäftsjahr 2011 eingeführten Struktur der Vorstandsvergütung wurden die beiden Komponenten „fixe Jahresgrundvergütung“ einerseits sowie „variable Jahresvergütung und Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter“ andererseits in etwa gleich bemessen. Dabei ist eine überwiegende Mehrjährigkeit der variablen Vergütungskomponenten sichergestellt. Voraussetzung dafür sind eine zufriedenstellende operative Marge und eine nennenswerte Mindestperformance beziehungsweise Outperformance des Lufthansa Aktienkurses.

Für das Geschäftsjahr 2012 wurde den Aufsichtsratsmitgliedern neben festen Bezügen von 50.000 EUR für ein ordentliches Mitglied auch eine variable Vergütung in Abhängigkeit vom Konzernergebnis gezahlt, wobei die Gesamtvergütung eines ordentlichen Aufsichtsratsmitglieds 100.000 EUR nicht übersteigen durfte. Mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2013 wird gemäß Hauptversammlungsbeschluss vom 8. Mai 2012 die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder auf eine ausschließlich fixe Vergütung in Höhe von 80.000 EUR für ein ordentliches Mitglied umgestellt. Den ausführlichen Vergütungsbericht für Vorstand und Aufsichtsrat sowie die auf die einzelnen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder entfallenden Beträge finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 50“ ab S. 193.

Wertorientierte Steuerung und Ziele

Die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bleibt das übergeordnete Ziel

Die Lufthansa Group verwendet zur Führung und Steuerung seit 1999 ein wertorientiertes Managementsystem. Dieser Ansatz ist integraler Bestandteil aller Prozesse der Planung, Steuerung und Kontrolle. Die Anforderungen der Kapitalgeber an einen nachhaltigen Wertzuwachs des Unternehmens sind in der gesamten Konzernsteuerung verankert. Das Ziel ist dabei die nachhaltige Wertschaffung über Industriezyklen hinweg. Dazu wird regelmäßig der Zielerreichungsgrad der Wertschaffung überprüft. Die Ergebnisse fließen in das interne und externe Berichtswesen ein. Das wertorientierte Managementsystem ist zudem mit der erfolgsorientierten Vergütung verknüpft. Details hierzu können Sie dem Abschnitt „Erfolgsorientierte Vergütung für Führungskräfte ist mit Unternehmenserfolg verknüpft“ ab S. 29 entnehmen.

Wertbeitrag wird am CVA gemessen

Die Lufthansa Group nutzt den CVA als zentrale Steuerungskennzahl. Der CVA basiert auf den Renditeerwartungen aller Kapitalgeber und misst den Wertbeitrag, der in einer Berichtsperiode von jedem Geschäftsfeld allein sowie der Lufthansa Group insgesamt erzielt wurde.

Als absolute Überschussgröße errechnet sich der CVA aus der Differenz zwischen dem in einem Jahr erwirtschafteten Cashflow und dem Mindest-Cashflow, der erforderlich ist, um den Wert des Unternehmens zu steigern. Ist der erwirtschaftete Cashflow höher als der Mindest-Cashflow, drückt sich die Wertschöpfung in dem dann positiven CVA aus. Dabei errechnen sich die einzelnen Parameter wie folgt:

Der Mindest-Cashflow ergibt sich aus der Summe der Verzinsung des eingesetzten Kapitals, der Kapitalwiedergewinnung und der pauschaliert ermittelten Steuerlast. Die Kapitalbasis errechnet sich aus der Summe von Anlage- und Umlaufvermögen abzüglich der zinslosen Verbindlichkeiten. Hierbei wird die Kapitalbasis anhand der historischen Anschaffungskosten bestimmt. So bleibt die Wertermittlung und -entwicklung unabhängig von den jeweiligen Abschreibungsbedingungen. Die Kapitalverzinsung wird auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Fremd- und Eigenkapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital (WACC)) für die Lufthansa Group und ihre einzelnen Geschäftsfelder berechnet.

Der WACC ergibt sich im Geschäftsjahr 2012 aus den in der untenstehenden Tabelle aufgeführten Parametern.

Kapitalverzinsung 2012

in %	
Risikoloser Marktzins	3,2
Marktrisikoprämie	5,1
Betafaktor	1,1
Anteil Eigenkapital	50,0
Anteil Fremdkapital	50,0
Kosten Eigenkapital	**8,8**
Kosten Fremdkapital	**3,6**

Diese Parameter werden jährlich überprüft und bei Bedarf für die Unternehmensplanung und Erfolgsmessung des Folgejahres aktualisiert. Dabei werden die langfristige Ausrichtung des Konzepts berücksichtigt und kurzfristige Schwankungen geglättet. Im Rahmen der turnusmäßigen Überprüfung der Einzelparameter des CVA hat sich aufgrund anhaltend niedriger Zinsen sowie erneut gesunkener Risikozuschläge für Eigenkapital die Notwendigkeit einer Anpassung des WACC ergeben. Im kommenden Geschäftsjahr 2013 findet für die Lufthansa Group ein WACC von 6,2 Prozent Anwendung.

Auf Basis der Finanzstrategie wird zur Berechnung des WACC eine Zielkapitalstruktur von 50 Prozent marktbewertetem Eigenkapital und 50 Prozent Fremdkapital gleichermaßen für den Konzern wie auch für die Geschäftsfelder angesetzt. Die unterschiedlichen Risiken der Geschäftsfelder werden über individuelle Eigen- und damit auch Gesamtkapitalkosten abgebildet. Die Lufthansa Group gewährleistet so eine risikoadäquate Kapitalallokation für die Projekte der Geschäftsfelder. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die geforderte Kapitalverzinsung für die Lufthansa Group und ihre einzelnen Geschäftsfelder.

Kapitalkosten (WACC) für den Konzern und die Geschäftsfelder

in %	**2012**	2011	2010	2009	2008
Konzern	7,0	7,0	7,9	7,9	7,9
Passage Airline Gruppe	7,0	7,0	7,9	7,9	7,9
Logistik	7,2	7,2	8,2	8,2	8,2
Technik	6,7	6,7	7,6	7,6	7,6
Catering	7,0	7,0	7,9	7,9	7,9
IT Services	6,7	6,7	7,6	7,6	7,6

Um den Wertverlust, der sich durch den Verschleiß des betrieblichen Anlagevermögens im Produktionsprozess ergibt, zu berücksichtigen, fließt die sogenannte Kapitalwiedergewinnung in den Mindest-Cashflow ein. Diese bezieht sich auf das gesamte abschreibbare Anlagevermögen und entspricht dem Betrag, der jedes Jahr, angelegt zum WACC, zurückgelegt werden muss, um am Ende der Nutzungsdauer wieder über Mittel in Höhe des Anschaffungswerts zu verfügen. Darüber hinaus wird die erwartete Steuerlast durch einen prozentualen Zuschlag von derzeit 0,6 Prozent auf die Kapitalbasis berücksichtigt. Der so berechnete Mindest-Cashflow lag für das Jahr 2012 bei 3,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,0 Mrd. EUR).

Überleitung EBITDA^{plus}

in Mio. €	**2012**	2011
Operatives Ergebnis	**524**	**820**
Abschreibungen	1 722	1 663
Ergebniseffekt aus dem Abgang von Sachanlagen	53	29
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	162	163
Außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–137	–76
Veränderung Pensionsrückstellungen vor Zinsen	132	138
Operatives EBITDA^{plus}	**2 456**	**2 737**
Anteiliges Vorsteuerergebnis nicht vollkonsolidierter Beteiligungen	124	168
Zinserträge	141	177
Ergebniseffekt Abgang Finanzanlagen	642	–30
Finanzielles EBITDA^{plus}	**907**	**315**
EBITDA^{plus}	**3 363**	**3 052**

Als Kennzahl für den tatsächlich erwirtschafteten Cashflow wird in der Lufthansa Group das EBITDA^{plus} verwendet, das sich aus einer operativen und einer finanziellen Komponente zusammensetzt. Dabei wird das operative EBITDA^{plus} aus dem operativen Ergebnis abgeleitet, indem dieses um die nicht zahlungswirksamen Positionen bereinigt wird. Dabei handelt es sich vor allem um Abschreibungen, Erträge aus Rückstellungsauflösungen und die Nettoveränderung der Pensionsrückstellungen. Hinzu kommt das finanzielle EBITDA^{plus}, das anteilige Vorsteuerergebnisse nicht vollkonsolidierter Beteiligungen, Nettozinserträge und Ergebniseffekte aus dem Abgang von Finanzanlagen enthält. Damit werden im EBITDA^{plus} alle wesentlichen cashrelevanten Posten berücksichtigt. Im Berichtsjahr betrug das Lufthansa Group EBITDA^{plus} 3,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,1 Mrd. EUR).

Für die Berechnung des CVA wird von dem EBITDA^{plus} schließlich der Mindest-Cashflow abgezogen.

Ermittlung des Cash Value Added (CVA) für 2012 in Mio. EUR

Lufthansa Group erwirtschaftet 375 Mio. EUR Wertbeitrag in 2012

Im Geschäftsjahr 2012 erreichte die Lufthansa Group einen positiven CVA von 375 Mio. EUR. Maßgeblich für den erheblichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr war ein signifikant positiver Ergebniseffekt aus dem Abgang von Finanzanlagen, der auf die Übertragung sowie auf die Veräußerung von Anteilen an Amadeus IT Holding S.A. zurückzuführen ist. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Kapitel „Ertragslage“ auf S. 47.

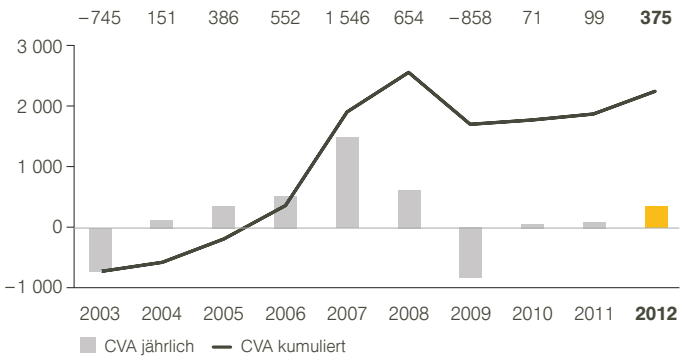
Wertschaffung (CVA) der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder

in Mio. €	**2012**	2011	2010	2009	2008
Konzern	375	99	71	–858	654
Passage Airline Gruppe	–340	–122	–198	–691	346
Logistik	65	202	233	–264	71
Technik	241	152	172	164	188
Catering	39	–25	–28	–68	–17
IT Services	7	23	–23	3	29

Eine Prognose der zukünftigen Wertschaffung ist erfahrungsgemäß schwierig. Der gegenwärtige gesamtwirtschaftliche Ausblick lässt die Erzielung eines positiven CVAs in 2013 ambitioniert erscheinen. Gleichwohl wird an dem Anspruch festgehalten, über Industriezyklen hinweg nachhaltig Wert zu generieren. So hat die Lufthansa Group in den letzten zehn Jahren kumulativ einen positiven Wert von 2,2 Mrd. EUR geschaffen.

Neben der Wertschaffung bestehen eine Reihe weiterer finanzieller Ziele, auf die im folgenden Abschnitt sowie im Abschnitt „Finanzstrategie“ ab S. 35 näher eingegangen wird.

Wertentwicklung der Lufthansa Group der letzten zehn Jahre
Cash Value Added in Mio. €



Aktives Steuern ermöglicht positives Ergebnis trotz widriger Umstände

Wie erwartet war das Geschäftsjahr 2012 geprägt durch wachsende Umsätze bei allen Gesellschaften und erhebliche Kostensteigerungen bei Treibstoff und Gebühren. Die positive Umsatzentwicklung konnte allerdings insbesondere die massive Erhöhung der Treibstoffkosten nicht vollständig kompensieren. Dafür wurden die finanziellen SCORE-Ziele im ersten Jahr des Zukunftsprogramms übererfüllt und das Ergebnis gestützt. Durch aktives Management des Gruppenportfolios, der Kapazitäten bei den Airlines und der einzelnen Gesellschaften selbst wurden darüber hinaus wesentliche Fortschritte bei der Restrukturierung der Lufthansa Group erzielt. Das Gesamtergebnis des vergangenen Jahres wurde in besonderem Maße von den Service-Gesellschaften mitgetragen.

Aufgrund der geringen operativen Marge waren zahlreiche außerordentliche Ereignisse im vergangenen Geschäftsjahr überdurchschnittlich ergebnisrelevant. Dazu gehörten unter anderem die hohe Streikaktivität zu Anfang des Jahres und im Sommer, die Einführung und das spätere Aussetzen des Handels von Emissionszertifikaten durch die EU-Kommission und nicht zuletzt auch die erfolgreiche Restrukturierung von Austrian Airlines mit positiven Einmaleffekten für das Ergebnis der Lufthansa Group.

Die finanziellen Ziele für 2012 wurden trotz dieser zahlreichen Einflussfaktoren vollumfänglich erreicht. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die individuelle Erreichung der Ziele. Auf die einzelnen Dimensionen gehen die jeweiligen Kapitel des Geschäftsberichts detailliert ein.

Zielaussage	**Zielerreichung 2012**
Weiteres Umsatzwachstum	30,1 Mrd. Umsatz (+4,9 Prozent)
Operatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich	524 Mio. EUR operativer Gewinn (–36,1 Prozent)
Beibehaltung einer Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR	5,0 Mrd. EUR Liquidität
Wahrung eines hohen Anteils unbelasteter Flugzeuge	71,3 Prozent der Konzernflotte sind unbelastet (–1,4 Prozentpunkte)
Annäherung an eine Eigenkapitalquote von 30 Prozent	29,2 Prozent Eigenkapitalquote (+0,6 Prozentpunkte)
Halten des Gearings im Zielkorridor von 40 bis 60 Prozent	Gearing von 48,6 Prozent (–7,3 Prozentpunkte)
Annäherung an eine Dynamische Tilgungsquote von 60 Prozent	Dynamische Tilgungsquote von 58,9 Prozent (+9,2 Prozentpunkte)
Erfüllen der Voraussetzungen für die Ausschüttung einer Dividende	Voraussetzungen wurden erfüllt; Aussetzen der Dividende vorgeschlagen
Wahrung der Kreditratings	Ratings wurden bestätigt: BBB–, Ausblick stabil (S&P's); Ba1, Ausblick stabil (Moody's)
Nachhaltige Wertschaffung (positiver CVA) über den Zyklus hinweg	2,2 Mrd. EUR CVA seit 2003, 375 Mio. EUR CVA in 2012

Auch in 2012 ist es der Lufthansa Group gelungen, das Geschäftsjahr deutlich besser zu beenden als die meisten Wettbewerber. Insofern ist das Jahresergebnis relativ zufriedenstellend, wenn dies auch nicht über die unzureichende absolute Höhe des operativen Ergebnisses hinwegtäuschen darf. In diesem besonders herausfordernden Umfeld haben die Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa Group auch im vergangenen Jahr wieder sehr gute Arbeit geleistet. Ihnen gilt der Dank des Vorstands für ihren Einsatz und die fortwährende Leistungsbereitschaft auch in Zeiten des Wandels und der Veränderung.

Konzernstrategie

↗ Steigerung der Zukunftsfähigkeit und des Unternehmenswerts steht im Zentrum. ↗ Marktführerschaften sollen ausgebaut werden. ↗ Verbesserung der Kundenzufriedenheit wird angestrebt. ↗ Nachhaltiges Wirtschaften steht im Fokus. ↗ Lufthansa Group setzt klaren Fokus auf Rentabilität.

↗ Vier maßgebliche Pfeiler bilden die Grundlage der Konzernstrategie

Als Lufthansa Group haben wir uns vier wesentliche strategische Ziele gesetzt, an denen wir unser Wirtschaften und Handeln ausrichten. Dies sind

- die Steigerung des Unternehmenswerts,
- der Ausbau der führenden Marktpositionen unserer Airlines und Service-Gesellschaften durch aktive Mitgestaltung der Luftfahrtbranche,
- die permanente Verbesserung der Kundenzufriedenheit in den Bereichen Produkt- und Service-Qualität, Technik und Sicherheit,
- ein ökonomisch und ökologisch nachhaltiges Wirtschaften.

Daraus ergeben sich weitere Rentabilitäts- und Innovationsziele, die sich diesen vier wesentlichen strategischen Eckpfeilern unterordnen. Sie ergänzen sich mit taktischen Maßnahmen im Hinblick auf Synergien, Erneuerung und Verbesserung unserer Produkte und Flotten, achtsamen Umgang mit Emissionen und Werkstoffen sowie Verantwortung für unsere Mitarbeiter.

Eckpfeiler der Konzernstrategie

↗ Steigerung des Unternehmenswerts ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit und damit die erfolgreiche Entwicklung der Gruppe

Unsere Fokussierung der Lufthansa Group auf nachhaltige Wertschaffung ist die fundamentale Voraussetzung, um auch künftig erfolgreich in Geschäftsfelder, Kunden, Flotten, Produkte und Mitarbeiter investieren zu können sowie unserer Renditeverpflichtung gegenüber unseren Aktionären und dem Produkt- und Serviceversprechen gegenüber unseren Kunden gerecht zu werden. Die finanzielle Solidität und Stärke ermöglicht uns eine attraktive Unternehmensfinanzierung und sichert der Lufthansa Group als einer der wenigen Fluggesellschaften weltweit ein Investment Grade Rating.

Mit der Verankerung des Cash Value Added (CVA) als Kennzahl zur wertorientierten Steuerung stellen wir die Berücksichtigung dieses strategischen Ziels in sämtlichen Entscheidungs- und Investitionsprozessen sicher. Auf dieser Basis haben wir das Portfolio der Lufthansa Group konsequent weiterentwickelt. So haben wir uns im abgelaufenen Geschäftsjahr im Passagiergeschäft von der britischen Airline bmi getrennt und Austrian Airlines restrukturiert. Germanwings wird künftig die Bedienung der europäischen Verkehre außerhalb der deutschen Hubs Frankfurt und München mit einem Qualitäts-Low-Cost-Produkt bedienen. Im Geschäftsfeld Logistik haben wir die defizitäre Beteiligung Jade Cargo aufgegeben. In den Bereichen Technik und Catering haben wir vereinzelte verlustbringende und nichtstrategische Beteiligungen abgestoßen.

↗ Führende Rolle im Markt ausbauen, um die wachsende Luftfahrtbranche aktiv mitzugestalten

Als einer der weltgrößten Aviation-Konzerne und anerkannter Marktführer in den meisten unserer Geschäftsfelder haben wir den Anspruch, die Entwicklung der Branche aktiv mitzugestalten und dabei erfolgreich und profitabel am weltweiten Wachstum der Luftfahrtbranche zu partizipieren. Diesen Führungsanspruch verfolgen wir durch verschiedene Ansätze, die von organischem Wachstum bis hin zur fortwährenden Prüfung sinnvoller Akquisitionen zur strategischen Ergänzung des Konzerns reichen.

Dabei berücksichtigen wir den anhaltenden globalen Konsolidierungstrend und die beschleunigte Entwicklung neuer, internationaler Partnerschaften und nutzen diese immer dort selektiv, wo sie die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group fördern und einen nachhaltig profitablen Wachstumspfad unterstützen.

Darüber hinaus wollen wir den Ausbau bestehender und das Eingehen neuer Partnerschaften vorantreiben. Beispiele hierfür sind im Passagiergeschäft die Weiterentwicklung des Joint Ventures auf dem Nordatlantik mit United Airlines und Air Canada (A++) sowie des Joint Ventures auf Japanstrecken mit ANA (J+) und unter anderem die Gründung des Joint Ventures mit der britischen Alpha Flight Group im Geschäftsfeld Catering.

Zur aktiven Gestaltung der Industrie trägt auch unsere führende Position in der Entwicklung und Förderung strategischer Innovationen bei. Die Lufthansa Group hat solche bereits in der unmittelbaren Vergangenheit entscheidend mitgeprägt. Dies wird für uns auch in Zukunft ein wesentliches Ziel sein.

↗ Wir investieren in die Qualität unserer Produkte und in eine junge Flotte zum Wohle unserer Kunden

Wir werden in den kommenden Jahren die Qualität für unsere Kunden in allen Geschäftsbereichen durch rekordhohe Investitionen in neue Produkte und Prozesse weiter verbessern. So investiert die Lufthansa Passage unter anderem bis 2016 mit insgesamt über 3 Mrd. EUR mehr als jemals zuvor in das Bord- und Bodenprodukt. Die Konzernflotte wird über ein in allen Klassen modernes, optimal auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtetes Produkt verfügen, das die Grundlage für eine erfolgreiche Marktbearbeitung in den nächsten Jahren bietet und die Position der Lufthansa Passage als innovatives Unternehmen mit höchstem Qualitätsniveau weiter stärkt. Mit der Ausgliederung der dezentralen Verkehre in die Germanwings bieten wir unseren Kunden auch außerhalb unserer deutschen Drehkreuze Frankfurt und München ein wettbewerbsfähiges und individuelles Produkt auf höchstem Niveau. Bei SWISS haben wir am Standort Genf das Produkt an die lokalen Marktgegebenheiten angepasst. Und nach der erfolgreichen Restrukturierung von Austrian Airlines erleben unsere Kunden auch dort ein deutlich aufgewertetes Boden- und Bordprodukt.

Für Lufthansa Cargo werden wir am zentralen Drehkreuz in Frankfurt eines der modernsten und effizientesten Luftfrachtterminals weltweit errichten. Damit realisieren wir auch hier nicht nur deutliche Effizienzsteigerungen, sondern schaffen auch Möglichkeiten für weiteres Wachstum im Frachtgeschäft. Mit der Lufthansa Technik entwickeln wir neue Technologien für unsere Kunden, um deren Wartungskosten zu senken, und stärken unsere Wettbewerbsfähigkeit unter anderem durch selektive Hersteller-Kooperationen zur Erschließung neuer Märkte.

Mit der LSG Sky Chefs werden wir – wie im vergangenen Jahr – auch zukünftig international wachsen, um schon heute dort präsent zu sein, wo unsere global aufgestellten Kunden morgen sein werden. Und schließlich werden wir mit Lufthansa Systems auch zukünftig mit IT-Innovationen, wie mit dem jüngsten Beispiel BoardConnect, den Markt für Airline-IT-Lösungen weltweit mitgestalten.

↗ Nachhaltiges Wirtschaften schafft Perspektiven für Unternehmen und Mitarbeiter

Wir haben mit unserer Investitionspolitik den Anspruch, in allen Bereichen nachhaltig zu wirtschaften. Einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg stellen wir durch die Verankerung des CVA in alle Entscheidungsprozesse sicher. Aber auch ökologische Nachhaltigkeit steht im Zentrum unseres Handelns und ist meist komplementär zu ökonomisch richtigem Handeln: So erreichen wir durch die Investitionen in neue Flugzeugtypen eine jüngere Flotte bei allen Airlines und damit einhergehend auch deutliche Effizienzsteigerungen durch Verringerung von Kerosinverbrauch und Geräuschemissionen, die einen maßgeblichen Beitrag zur weiteren Verbesserung der ökologischen Bilanz des Unternehmens leisten.

Zahlreiche weitere Projekte, von der papierlosen eFreight und leichteren Frachtcontainern bei Lufthansa Cargo bis hin zur Rückführung von Teilen ausgemusterter Flugzeuge durch Lufthansa Technik und Leichtgewicht-Trolleys bei LSG Sky Chefs, zeugen von der hohen Komplementarität von Ökonomie und Ökologie in unserem Geschäft.

↗ Mit dem Zukunftsprogramm SCORE arbeiten wir an allen Zielen gleichermaßen

Mit dem konzernübergreifenden Zukunftsprogramm SCORE schaffen wir die Basis, eine deutliche Steigerung der Rentabilität und Effizienz der Lufthansa Group bis 2015 bei gleichzeitiger Erhöhung der Flexibilität der Gruppe zu erreichen. Durch SCORE sollen die administrativen Strukturen der Lufthansa Group modernisiert, die Effizienz des operativen Geschäfts verbessert und das operative Ergebnis, auf Basis des operativen Ergebnisses von 2011, bis 2015 um 1,5 Mrd. EUR erhöht werden.

In der Lufthansa Group haben wir die konzernweite Neuausrichtung der IT- und der Einkaufsorganisation umgesetzt. Im administrativen Bereich treiben wir konzernweit den Transfer von Prozessen in eine global agierende Shared Services Organisation voran.

Im Passagiergeschäft schärfen wir das Profil der verschiedenen Drehkreuze innerhalb des Airline-Verbunds. Dadurch realisieren wir Synergien im Nachbarschafts- und Europaverkehr. Durch eine Bereinigung von Überkapazitäten und eine weitere Straffung des Streckenangebots, welche an klaren Rentabilitätszielen orientiert ist, verbessern wir die Verbundsteuerung der Airlines und

erhöhen die Effizienz der Organisation. Daneben haben wir mit der neuen Germanwings eine wettbewerbsfähige Produktionsplattform für den dezentralen Verkehr in Deutschland und Europa geschaffen sowie die Harmonisierungen im Bereich Flotte und Kabinenausstattung über alle Verbund-Airlines hinweg vorangetrieben.

Wir arbeiten an der stärkeren Flexibilisierung der Kostenstrukturen, um Kapazitäten noch zielgerichteter und profitabler steuern zu können. Beispiele hierfür sind die Restrukturierung des deutschen Catering-Geschäfts, der Beschluss zur Einführung von „Zwei-Klassen"-Teilflotten für ausgewählte Strecken bei Lufthansa Passage und insbesondere auch der Tarifabschluss mit dem Kabinenpersonal, der ein gezieltes Management der Kapazitäten als Reaktion auf veränderte Nachfragestrukturen erlaubt.

↗ Ausblick: Wir setzen einen klaren Fokus auf Rentabilität, im Sinne unserer strategischen Ziele

Die strukturelle Aufstellung der Lufthansa Group konzentriert sich auch zukünftig auf Geschäftsfelder, die sich inhaltlich ergänzen und konjunkturell gegenseitig absichern. Schwerpunkt unserer Portfolioentwicklung wird es sein, weitere Synergien zwischen den einzelnen Gruppensegmenten zu realisieren. Nachhaltig verlustbringende und nichtstrategische Geschäftsfelder werden wir konsequent restrukturieren, veräußern oder aufgeben. Neue Geschäftsfelder können insbesondere aus dem Wachstum bestehender Aktivitäten hinzukommen.

In einem schwierigen Marktumfeld legen wir den Fokus darauf, die Profitabilität nachhaltig weiter zu steigern sowie die Gruppe noch effizienter aufzustellen und zu steuern. Dabei werden wir auch stets neue Strukturen und Geschäftsmodelle in Betracht ziehen. Im Bereich der Fluggesellschaften verpflichten wir uns zu einem marktorientierten Kapazitäts- und Yield Management, das insbesondere der Vermeidung von Überkapazitäten und damit einer Optimierung der Erträge verpflichtet ist. Damit bauen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group weiter aus und stärken unser Finanzprofil.

Nichts ist in der Airline-Industrie so beständig wie der Wandel. Der Mut und der Wille zur Veränderung sowie die Begeisterung für Innovationen und die Leistungsbereitschaft gegenüber unseren Kunden entstehen in den Köpfen unserer Mitarbeiter und unserer Führungskräfte. Wir werden diese Eigenschaften weiter stärken, um unsere Industrie auch in Zukunft zu prägen. Wertschöpfung, Marktführerschaft, Kundenzufriedenheit und Nachhaltigkeit: Dies sind die Leitplanken, die wir uns dafür geben.

Finanzstrategie

↗ Unsere finanzielle Stärke schafft nachhaltige Wettbewerbsvorteile und Vertrauen

Unsere Finanzstrategie ist konsequent darauf ausgerichtet, jederzeit die strategische und operative Handlungsfähigkeit des Unternehmens zu gewährleisten. Aufgrund der bestehenden finanziellen Stabilität haben wir Spielräume geschaffen, die im Wettbewerb mit anderen Airlines einen wesentlichen Vorteil darstellen.

Dieses Finanzprofil macht die Lufthansa Group auch zum vertrauenswürdigen und geschätzten Partner von Kunden und Geschäftspartnern weltweit.

↗ Die Finanzstrategie wird konsequent umgesetzt

Die zentralen Dimensionen der Finanzstrategie fließen in alle wesentlichen Planungs- und Entscheidungsprozesse der Lufthansa Group ein:

- **Die Aufrechterhaltung einer hohen Unternehmensbonität aus Sicht der kreditgebenden Investoren und Institutionen.** Unser Ziel ist die Sicherung eines Investment Grade Ratings.

- **Die Sicherstellung einer angemessenen Liquiditätsausstattung.** Hiermit werden operative Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken reduziert. Unser Ziel ist es, jederzeit eine Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR vorzuhalten.

- **Den Erhalt einer stabilen Kapitalstruktur.** Dazu streben wir eine solide bilanzielle Eigenkapitalquote an. Der Zielwert wurde vor dem Hintergrund des ab dem Geschäftsjahr 2013 veränderten Rechnungslegungsstandards zur Bildung von Pensionsrückstellungen angepasst, siehe Erläuterungen zu IAS 19 auf S. 36. Der bisher gültige Zielwert für die Eigenkapitalquote betrug 30 Prozent. Zukünftig wollen wir einen Wert von 25 Prozent erreichen. Die Eigenkapitalquote ist eine Zieldimension, die mittelfristig angestrebt und aufrechterhalten werden soll. Diesen Zielwert wollen wir weiterhin durch eine angemessene Gewinnthesaurierung und die Fortführung der schrittweisen Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen ansteuern.

– **Die Steuerung der Nettokreditverschuldung.** Die Schuldentragfähigkeit des Konzerns wird über die Dynamische Tilgungsquote geregelt. Dies ist ein adjustierter operativer Cashflow im Verhältnis zur Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen. Auch für die Dynamische Tilgungsquote haben wir unseren Zielwert angepasst, um die Änderungen in der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen zu berücksichtigen, siehe untenstehende Erläuterungen zu IAS 19. Der Mindestwert wurde von 50 Prozent auf zukünftig 35 Prozent und der nachhaltige Zielwert von 60 Prozent auf zukünftig 45 Prozent gesenkt. Dieser Zielwert ist aus den Anforderungen der Rating-Agenturen abgeleitet und entspricht den Anforderungen an ein klares Investment Grade Rating.

– **Den Erhalt einer finanziell unbelasteten Flotte.** Der Großteil unserer Flugzeugflotte ist finanziell unbelastet und befindet sich im unbeschränkten Eigentum des Konzerns. Neue Flugzeuge werden zügig über zwölf Jahre auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben. Die Kombination beider Aspekte sichert der Lufthansa Group eine große, freie und stabile Vermögensbasis, die im Wesentlichen jederzeit verfügbar ist. Dies schafft nicht nur finanzielle, sondern insbesondere auch eine hohe operative Flexibilität.

– **Eine Absicherung gegen externe Finanzrisiken.** Durch ein integriertes Risikomanagement steuern wir unter anderem auch die Finanzrisiken, denen der Konzern ausgesetzt ist. Dies sind vor allem Risiken aus der Änderung von Treibstoffpreisen, Zinsen und Devisenkursen. Dabei wird durch regelbasiertes Vorgehen das Ziel der Glättung von Preisschwankungen verfolgt.

↗ Veränderter Bilanzierungsstandard IAS 19 wird zu erhöhten Pensionsrückstellungen führen

Der Konzern unterhält für Mitarbeiter im In- und Ausland leistungsorientierte Altersversorgungssysteme (Defined Benefit Pension Plans), die über externe Planvermögen sowie bezüglich der übersteigenden Beträge über Pensionsrückstellungen finanziert werden.

Die ab 1. Januar 2013 anzuwendenden Änderungen des Bilanzierungsstandards IAS 19, Leistungen an Arbeitnehmer, führen im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Pensionsplänen insbesondere zur sofortigen Erfassung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Umbewertungen der Pensionsverpflichtungen sowie des zugehörigen Fondsvermögens in voller Höhe und erfolgsneutral innerhalb des Eigenkapitals.

Ein wesentlicher Effekt aus der rückwirkenden Anwendung des Standards wird sein, dass der Saldo der bislang außerhalb der Konzernbilanz geführten versicherungsmathematischen Verluste zum 1. Januar 2013 einmalig mit dem Eigenkapital zu verrechnen ist. Hierdurch wird sich das Konzerneigenkapital nach Berücksichtigung von Steuern um 3,5 Mrd. EUR vermindern. Die Bilanzierungsänderung führt jedoch weder zu höheren Pensionszahlungen, noch verpflichtet sie zu weiteren Zuführungen in das Fondsvermögen. Weitere Informationen finden Sie im Konzernanhang ab S. 137.

Unsere Aktionäre werden am Unternehmenserfolg beteiligt

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht eine Auszahlung von 30 bis 40 Prozent des operativen Gewinns als Dividende vor, insofern die Möglichkeit einer Dividendenzahlung aus dem Jahresüberschuss des HGB-Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG, siehe auf S. 124–128, besteht. Im Geschäftsjahr 2012 wurden alle Voraussetzungen für die Ausschüttung einer Dividende erreicht. Dennoch haben sich Vorstand und Aufsichtsrat entschlossen, der Hauptversammlung – auch im Hinblick auf die erläuterten Änderungen in der Pensionsbilanzierung sowie das laufende Investitionsprogramm – das Aussetzen der Dividendenausschüttung vorzuschlagen. Nähere Einzelheiten finden Sie im Abschnitt „Gewinnverwendung“ auf S. 51.

Entwicklung von Ergebnissen und Dividende

		2012	2011	2010	2009	2008
Operatives Ergebnis	in Mio. €	524	820	1 020	130	1 280
Konzernergebnis	in Mio. €	990	–13	1 131	–34	542
Jahresergebnis (HGB)	in Mio. €	592	–116	483	–148	276
Dividende pro Aktie	in €	–[1]	0,25	0,60	–	0,70
Ausschüttungsquote (vom operativen Ergebnis)	in %	–	14,0	26,9[2]	–	25,0
Dividendenrendite (Brutto)	in %	–	2,7	3,7	–	6,3

[1] Dividendenvorschlag.
[2] 31,4 % auf Basis des 2010 berichteten operativen Ergebnisses von 876 Mio. EUR.

Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

↗ Das globale Wirtschaftswachstum ist 2012 zurückgegangen, der Luftverkehr kann aber zulegen. ↗ Der Ölpreis verbleibt auf hohem Niveau. ↗ Die Konsolidierung im Airline-Markt setzt sich fort. ↗ Diverse regulatorische Einflussfaktoren belasten die Lufthansa Group. ↗ Die Ergebnisse der Service-Gesellschaften wirken 2012 stabilisierend auf das Konzernergebnis. ↗ Die Leistung der Lufthansa Group 2012 ist insgesamt zufriedenstellend. ↗ Die Profitabilität muss strukturell erhöht werden.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft leidet unter Schuldenkrise im Euroraum

Die globale konjunkturelle Entwicklung hat sich im Jahr 2012 deutlich abgeschwächt. Ein wichtiger Belastungsfaktor für die Weltwirtschaft ist die auch weiterhin bestehende Schulden- und Vertrauenskrise im Euroraum. Vor diesem Hintergrund kam es in einigen staatlichen Haushalten zu einschneidenden Sparmaßnahmen, die die weltwirtschaftliche Entwicklung zusätzlich bremsten. Die anhaltende Unsicherheit über den Fortgang der finanzwirtschaftlichen Entwicklung im Euroraum führte darüber hinaus zu einer Abwertung des Euro gegenüber anderen Währungen.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	**2012***	2011	2010	2009	2008
Welt	2,6	3,0	4,2	−1,9	1,6
Europa	0,0	1,9	2,3	−4,2	0,4
Deutschland	1,0	3,1	4,0	−5,1	0,8
Nordamerika	2,2	1,9	2,5	−3,0	−0,2
Südamerika	2,6	4,0	5,9	−1,6	4,0
Asien / Pazifik	4,8	4,6	7,3	1,7	3,6
China	7,7	9,3	10,5	9,2	9,6
Naher Osten	3,3	5,0	5,9	1,3	4,9
Afrika	5,0	1,1	4,7	2,7	4,5

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2013. * Prognosewerte.

Um der weiteren Ausweitung der Schuldenkrise vorzubeugen, kündigte die Europäische Zentralbank (EZB) Mitte des Jahres an, unter bestimmten Bedingungen unbegrenzt an den Märkten für Staatsanleihen zu intervenieren. Damit haben die EZB und andere Zentralbanken zunächst zur Beruhigung der Lage beigetragen.

Nach einem Plus von 3,0 Prozent in 2011 ist die Weltwirtschaft 2012 aber dennoch nur mit einer Rate von 2,6 Prozent gewachsen.

Auch Schwellenländer verzeichnen Einbußen im Aufschwung

Nach einer dynamischen Entwicklung zum Jahresende 2011 verlor die Konjunktur in den USA Anfang 2012 wieder an Schwung. Im Verlauf des Jahres 2012 hat die Konjunktur, getragen vom Wachstum beim privaten Konsum und den Investitionen, wieder Fahrt aufgenommen. Die US-amerikanische Wirtschaft ist im Berichtsjahr um 2,3 Prozent gewachsen (2011: +1,8 Prozent).

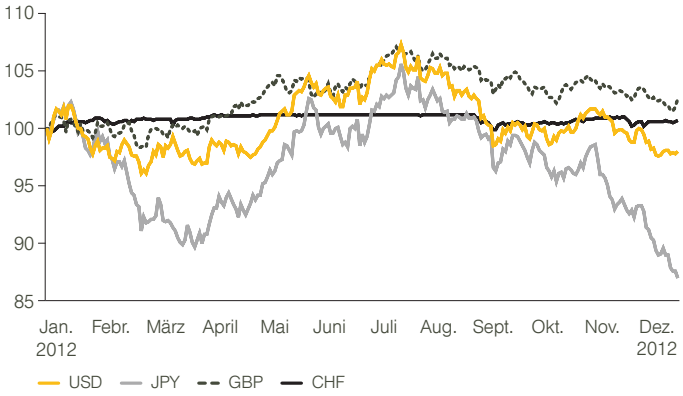
Das japanische Wirtschaftswachstum hat sich im Verlauf des Jahres 2012 spürbar verlangsamt. Maßgeblich hierfür waren geringere außenwirtschaftliche Impulse, vor allem die sinkende Nachfrage aus China, und eine schwache Binnennachfrage. Gestützt wurde das Wirtschaftswachstum in Japan durch eine expansiv ausgerichtete Geld- und Fiskalpolitik. 2012 betrug das Wachstum +2,0 Prozent nach −0,5 Prozent in 2011.

Das Wachstum in den asiatischen Schwellenländern hat im Laufe des Jahres unter anderem aufgrund der Krise im Euroraum deutlich an Tempo verloren. Die Region Asien/Pazifik hat um 4,8 Prozent zugelegt. Vor allem in China und Indien hat sich das Wirtschaftswachstum infolge des nachlassenden weltwirtschaftlichen Wachstums deutlich abgeschwächt. Die Wirtschaftsleistung der beiden Länder hat sich in 2012 im Vorjahresvergleich um 7,7 Prozent und 5,1 Prozent auf niedrigem Niveau erhöht. Es gibt jedoch Anzeichen dafür, dass der Aufschwung in China in den letzten Monaten wieder an Stärke gewonnen hat.

In Europa setzte sich die konjunkturelle Schwäche im Laufe des Jahres 2012 vor dem Hintergrund der Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Krise und die Konsolidierungsanstrengungen weiter fort. Hinsichtlich der Entwicklung in Europa gab es große regionale Unterschiede. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts stagnierte in 2012 (2011: +1,9 Prozent).

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft verlangsamte sich, blieb jedoch robust. Maßgeblich zum Wachstum trug der Außenhandel in einem schwierigen außenwirtschaftlichen Umfeld bei. Das Bruttoinlandsprodukt stieg um +1,0 Prozent (2011: +3,1 Prozent).

Wechselkursentwicklung 2012
1 EUR zu Fremdwährung, indiziert auf 100 %



Währungsmärkte von Euro-Schwäche geprägt

Auf den Währungsmärkten notierte der Euro in 2012 zumeist schwächer als im Vorjahreszeitraum. Der US-Dollar notierte um durchschnittlich 7,6 Prozent höher als im Vorjahr, was bei der Lufthansa Group zu einer signifikanten Zusatzbelastung auf der Kostenseite führte. Diese Zusatzkosten konnten nur teilweise durch die Aufwertungen des Britischen Pfund, des Japanischen Yen und des Schweizer Franken kompensiert werden, die um 6,5 Prozent, 7,4 Prozent sowie 2,0 Prozent höher notierten und somit für einen währungsbedingten Umsatzanstieg sorgten.

Die Lufthansa Group versucht, durch ihre bewährte regelbasierte Sicherungspolitik den Einfluss von Währungsschwankungen auf die Geschäftsentwicklung zu mindern. Mehr hierzu finden Sie im „Risiko- und Chancenbericht“ auf S. 112. Unter Berücksichtigung dieser Sicherungen hatten Währungseffekte 2012 insgesamt einen negativen Effekt von 130 Mio. EUR auf das operative Ergebnis des Konzerns.

Kurz- und langfristige Zinsen sinken weiterhin

Die kurzfristigen Zinssätze im Euroraum verringerten sich in der Berichtsperiode weiter und erreichten neue Tiefststände. Dabei lag der 6-Monats-Euribor im Durchschnitt bei 0,83 Prozent (Vorjahr: 1,64 Prozent). Die langfristigen Zinsen fielen ebenfalls: Der 10-Jahres-Swap-Satz lag bei 1,96 Prozent, während er 2011 noch 3,09 Prozent betragen hatte.

Währungsentwicklung 1 EUR zu Fremdwährung

	2012	2011	2010	2009	2008
USD	1,2851	1,3910	1,3239	1,3945	1,4743
JPY	102,49	110,74	115,94	130,39	153,59
GBP	0,8109	0,8676	0,8574	0,8907	0,7901
CHF	1,2052	1,2303	1,3780	1,5095	1,5896

Quelle: Reuters, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

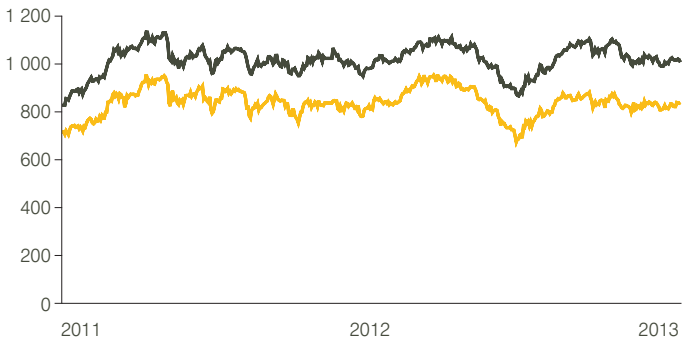
Die Lufthansa Group nutzt die positive Korrelation des konjunkturabhängigen operativen Ergebnisses mit der Entwicklung der kurzfristigen Zinssätze als inhärenten Sicherungsmechanismus und hält daher den Großteil der Finanzverbindlichkeiten variabel. Details hierzu finden sich im „Risiko- und Chancenbericht“ auf S. 113.

Ölpreis verbleibt auf hohem Niveau

Nach einer kurzen Phase der Verbilligung am Ende des zweiten Quartals 2012 mit Preisen unter 100 USD/bbl ist der Ölpreis für ein Fass der Sorte Brent im Juli wieder deutlich angestiegen und befand sich seitdem auf einem hohen Niveau. Am 31. Dezember 2012 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 111,12 USD. Der Durchschnittspreis lag im Jahr 2012 mit 111,68 USD/bbl um 0,7 Prozent über dem Vorjahreswert.

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2012 in einer Basisbandbreite zwischen 15 und 18 USD/bbl. Von August bis November brach er aus diesem Preisband nach oben aus. Im Oktober wurde mit 26,69 USD/bbl die Preisspitze erreicht. Im November bewegte sich der Jet Fuel Crack wieder in Richtung der Basisbandbreite. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 18,68 USD/bbl und damit 7,8 Prozent höher als im Vorjahr. Zum Jahresende betrug er 16,75 USD/bbl.

Preisentwicklung Brent und Kerosin in USD/t



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Der Durchschnittspreis für Kerosin lag somit insgesamt bei 1.026,48 USD je Tonne; dies bedeutet trotz einer geringeren Anzahl durchgeführter Flüge einen Anstieg der Treibstoffkosten der Lufthansa Group von rund 17,8 Prozent oder 1,1 Mrd. EUR gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der Treibstoffpreis ist ein zentraler Faktor in der Kostenentwicklung der Lufthansa Group. Um die sich daraus ergebenden Risiken zu begrenzen, betreibt das Unternehmen auch für den Treibstoff ein systematisches Risikomanagement mit regelbasierter Sicherungspolitik. Sie führte 2012 insgesamt zu einer operativen Ergebnisentlastung von 128 Mio. EUR. Aufgrund des rollierenden Charakters der Hedgingsystematik gab es allerdings auch Monate, in denen keine positiven Ergebnisbeiträge aus der Treibstoffpreissicherung erzielt werden konnten. Detaillierte Informationen zur Sicherungspolitik der Lufthansa Group finden Sie im „Risiko- und Chancenbericht“ auf S. 114.

Branchenentwicklung

Die Branche Luftverkehr hat Einfluss auf die gesamte Lufthansa Group, entweder durch die direkte Betroffenheit als Unternehmen oder mittelbar durch den Einfluss auf die maßgeblichen Kundengruppen der Service-Gesellschaften, und wird hier daher auch konzernweit betrachtet.

Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2012

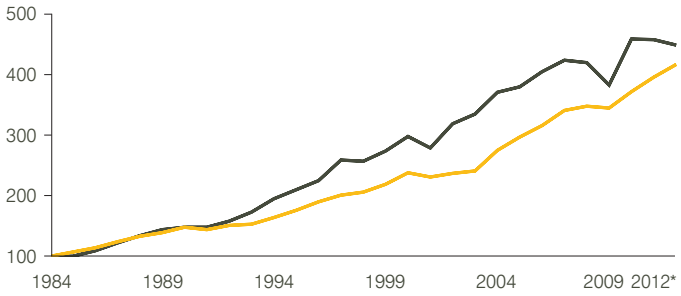
in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	5,1	–2,9
Nordamerika	1,1	–0,5
Mittel- und Südamerika	9,5	–1,2
Asien / Pazifik	6,0	–5,5
Naher Osten	15,2	14,7
Afrika	7,2	7,1
Industrie	**5,3**	**–1,5**

Quelle: IATA Carrier Tracker 12 / 12.

Luftverkehr entwickelt sich regional sehr unterschiedlich

Wie die gesamtwirtschaftliche Entwicklung lieferte auch der Luftverkehr in der regionalen Betrachtung ein differenziertes Bild. Das Absatzwachstum der europäischen Fluggesellschaften war entgegen den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit einem Plus von 5,1 Prozent kräftig. Die Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum setzten 6,0 Prozent mehr ab, die nordamerikanischen Fluggesellschaften 1,1 Prozent. Der Luftverkehr in Afrika wuchs kräftig um 7,2 Prozent. Die lateinamerikanischen Fluggesellschaften steigerten ihre Passagierzahlen noch deutlicher um 9,5 Prozent. Die Carrier aus dem Nahen Osten verzeichneten ebenfalls ein hohes Wachstum von 15,2 Prozent.

Nachfrageentwicklung in der Luftfahrt in transportierten Passagierkilometern (PKT) und verkauften Fracht-Tonnenkilometern (FTK), indiziert 1984 = 100



Quelle: ICAO / IATA.
* Prognosewert für 2012 (IATA Fact Sheet 12/12).
Fracht-Tonnenkilometer
Passagierkilometer

Passagierverkehr legt in schwierigem Umfeld weiter zu

Insgesamt nahmen die verkauften Passagierkilometer weltweit um durchschnittlich 5,3 Prozent zu. Entgegen den Erwartungen entwickelte sich insbesondere das Premium-Segment weiterhin robust. Laut Informationen der IATA (International Air Transport Association) stieg der Premium-Verkehr 2012 im Vergleich zur Vorjahresperiode um 4,8 Prozent.

Luftfrachtverkehr muss deutlichen Rückgang hinnehmen

Im Gegensatz zum Passagierverkehr verzeichnete das weltweite Luftfrachtaufkommen einen deutlichen Rückgang: Es schrumpfte in 2012 um 1,5 Prozent. Der Absatz der Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten wuchs mit 14,7 Prozent und der Airlines aus Afrika mit 7,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Den deutlichsten Rückgang erlitten die Fluggesellschaften aus der Region Asien/Pazifik mit –5,5 Prozent, im Wesentlichen als Folge des gedämpften Wirtschaftswachstums. Der Absatz der europäischen Airlines schrumpfte um 2,9 Prozent, gefolgt von den Carriern aus Lateinamerika (–1,2 Prozent) und Nordamerika (–0,5 Prozent).

Europäische Airline-Industrie erwartet ausgeglichenes Ergebnis für 2012

Vor dem Hintergrund der weltwirtschaftlichen Entwicklung haben europäische Fluggesellschaften ihre Sparanstrengungen weiter intensiviert, die Kapazitätsdisziplin hat sich erhöht. Die IATA hat ihre Branchenprognose für 2012 angehoben und rechnet für die weltweite Airline-Industrie nun mit einem Nettogewinn von 6,7 Mrd. USD. Gegenüber dem Vorjahr (8,8 Mrd. USD) fällt der Gewinn damit aber immer noch deutlich geringer aus. Insbesondere die Ergebnissituation der Fluggesellschaften in Europa wurde durch die schwache Konjunkturentwicklung stark beeinträchtigt. So wird hier in Summe nur ein ausgeglichenes Ergebnis erwartet.

Konsolidierung im Airline-Markt setzt sich fort
Im Jahresverlauf hat sich die Konsolidierung der Airline-Industrie weltweit in Form von Kooperationen und Zusammenschlüssen fortgesetzt. Hohe Treibstoffpreise und der starke Wettbewerb trugen zu strukturellen Veränderungen bei. Anfang 2012 meldeten die spanische Spanair sowie die ungarische Malev Insolvenz an.

Die Star Alliance konnte die Aufnahme von AviancaTaca Airlines und Copa Airlines verkünden. Im November 2012 wurde der Beitritt der chinesischen Shenzhen Airlines zum Bündnis vollzogen. Auch die taiwanesische EVA Air soll als zukünftiges Mitglied aufgenommen werden. Im zweiten Quartal schlossen sich die Airlines LAN und TAM in Lateinamerika zur LATAM Airline zusammen. Die neue Airline-Gruppe prüft derzeit ihre Optionen auf Mitgliedschaften in Airline-Allianzen, nachdem LAN aktuell der oneworld Allianz angehört, während TAM Star Alliance Mitglied ist.

Auch die anderen großen Airline-Allianzen oneworld und Skyteam wurden ausgebaut. Ferner beteiligte Etihad Airways sich mit einem Anteil von 29 Prozent an Air Berlin, unmittelbar nachdem diese der oneworld Allianz beigetreten war. Beide Airlines kündeten im dritten Quartal 2012 eine weitreichende Kooperation mit Air France-KLM an. Qatar Airways gab ihren Beitritt zur oneworld Allianz bekannt und wird somit künftig eng mit der IAG kooperieren. Qantas und Emirates kündeten eine strategische Partnerschaft auf Flügen zwischen Asien, Australien und Europa an. Diese soll im zweiten Quartal 2013 beginnen. Delta Airlines, Mitglied von Skyteam, hat eine bislang von Singapore Airlines gehaltene 49-prozentige Beteiligung an Virgin Atlantic gekauft. Ein Beitritt von Virgin Atlantic zur Skyteam Allianz sowie die Gründung eines Joint Ventures für Nordatlantikverkehre mit Delta werden derzeit geprüft. Im Februar 2013 gaben American Airlines und US Airways ihre Fusionspläne offiziell bekannt.

Regulatorische und weitere Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group ist mit ihren Geschäftsfeldern zahlreichen rechtlichen und regulatorischen Einflussfaktoren ausgesetzt. In vielen Fällen besteht weiterhin politischer Klärungs- und Korrekturbedarf, um wettbewerbsverzerrende Rahmenbedingungen und Situationen zu vermeiden.

Weltweit unterschiedliche Sicherheitsstandards erfordern Erarbeitung ganzheitlicher Ansätze
Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 gelten in der Luftfahrtbranche nach wie vor deutlich erhöhte Sicherheitsstandards. Im Spannungsfeld von Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Kundenzufriedenheit beeinträchtigen verschärfte, aber doch zum Teil ineffektive und doppelte Kontrollen die Wahrnehmung der Kunden. Das aktuell praktizierte Sicherheitskonzept stößt im Hinblick auf die Akzeptanz beim Kunden, aber auch aufgrund der Kosten und des zu betreibenden Aufwands an seine Grenzen. Daher findet ein zunehmender Austausch zwischen Fluggesellschaften, Flughäfen und politischen Institutionen statt, um die zukünftige Gestaltung von Kontrollen den neuen Bedürfnissen nach Sicherheit und dem wachsenden Passagieraufkommen anzupassen. Hier ist die Lufthansa Group beteiligt, um einen ganzheitlichen Ansatz für Passagier- und Frachtsicherheit zu erarbeiten, bei dem neben einem nach wie vor hohen Sicherheitsniveau auch Passagierfreundlichkeit und Effizienz im Fokus stehen. Wichtige Komponenten in einem solchen zukünftigen Sicherheitskonzept sind weltweit einheitliche Sicherheitsanforderungen, die Förderung staatlicher „Trusted Traveller"-Programme sowie der Einsatz neuer Technologien. Nationale Alleingänge und Sonderverfahren – wie heute beispielsweise in Deutschland die Transferfrachtkontrolle, in Großbritannien spezielle Flugzeugdurchsuchungen und in einzelnen EU-Ländern Ausweiskontrollen beim Boarding – sollen dann der Vergangenheit angehören.

EU-Emissionshandel – einseitige Belastungen im Wettbewerb bleiben bestehen
Für die Luftfahrt hat das Thema Klimaschutz einen unverändert hohen Stellenwert. Aufbauend auf der von der Lufthansa Group mitentwickelten Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz – Technischer Fortschritt, Effizientere Infrastruktur, Operative Maßnahmen, Ökonomische Steuerungsinstrumente – hat sich die Airline-Industrie als erste Branche eigene, klare Ziele zur CO_2-Reduzierung gesetzt. Dieser „IATA-Global Approach" stellt einen globalen Lösungsansatz dar.

Auch der seit dem 1. Januar 2012 laufende EU-Emissionshandel für den Luftverkehr hat den Klimaschutz zum Ziel. Er bietet jedoch maximal einen stark begrenzten Regelungsansatz, da er ausschließlich Flüge von und zu EU-Flughäfen umfasst. Dies führt zu einem geringeren Wirkungsgrad bei gleichzeitiger Minderung der Effizienz des Luftverkehrs durch entstehende Wettbewerbsverzerrungen.

Die aktuelle Regelung der EU-Kommission zum Emissionshandel hat heftigen Widerstand in zahlreichen nichteuropäischen Staaten ausgelöst, die sich gegen den Alleingang der EU aussprechen. Mehrere Staaten, darunter Indien, China und die USA, hatten Maßnahmen wie die Verweigerung oder Einschränkung von Flugrechten und zusätzliche Gebühren für europäische Luftverkehrsunternehmen angekündigt und/oder ihren Airlines die Teilnahme am EU-Emissionshandel verboten. Die EU-Kommission hat daraufhin im November 2012 einen Vorschlag für eine auf ein Jahr befristete Ausnahmeregelung im Emissionshandel für Verkehre mit Ursprung oder Ziel in Nicht-EU-Staaten vorgelegt. Diese Frist soll dazu genutzt werden, eine globale Lösung für den Emissionshandel in der UN-Luftverkehrsorganisation ICAO zu finden. Für Flüge innerhalb der EU bleibt die bisherige Regelung des EU-Emissionshandels allerdings weiter bestehen. Sollte die ICAO 2013 kein Ergebnis erreichen, flammen die Konflikte wieder auf.

Durch die im November 2012 vorgeschlagene Teilbeschränkung des Anwendungsbereichs auf Intra-EU-Flüge wird zwar der internationale Konflikt vorläufig deeskaliert. Dennoch benachteiligt die Teilregelung EU-Fluggesellschaften nach wie vor in Form von einseitig höheren Standortkosten im Vergleich zu außereuropäischen Fluggesellschaften. Für Fluggesellschaften mit EU-Zubringerverkehr für interkontinentale Langstrecken ergeben sich zudem direkte Nachteile im Vergleich zu konkurrierenden interkontinentalen Direktflügen ab/in die EU und zu Umsteigeverbindungen über Nicht-EU-Hubs, die abgabefrei stattfinden. Dies schwächt die europäische Airline-Industrie. Zudem ist sie wie jede regional begrenzte Maßnahme ökologisch kontraproduktiv, da Umwege über oft nicht ideal gelegene außereuropäische Hubflughäfen und damit zusätzliche CO_2-Emissionen indirekt gefördert werden.

Die ICAO hat sich seit 2010 intensiv mit einem globalen Ansatz für den Luftverkehr befasst. So wurde unter anderem die Einführung eines CO_2-Standards für neue Flugzeuge beschlossen und die technischen Grundlagen für den neuen Standard entwickelt.

Wesentliches Element der ICAO-Arbeit ist aber die Entwicklung von Konzepten zu marktbasierten Mechanismen – wie einem globalen Emissionshandel – für den internationalen Luftverkehr bis Oktober 2013. Marktbasierte Mechanismen müssen aber vor allem für alle Marktteilnehmer in einem globalen Markt gleichermaßen gelten, da sie ansonsten nur zu Dysfunktionalität im Marktgeschehen führen.

Es bleibt eine politische Herausforderung, für einen globalen Markt wie den Luftverkehrsmarkt auch globale Regelungen zu vereinbaren. Sowohl die EU als auch die Bundesregierung haben dies – zum Beispiel in der gültigen Koalitionsvereinbarung – bestätigt. Ein funktionierender Emissionshandel und Wettbewerbsneutralität sind untrennbar miteinander verbunden.

Unabhängig von den Diskussionen auf politischer Ebene hat sich die Airline-Industrie bereits im Rahmen des oben genannten „IATA-Global Approach“ selbst auf ambitionierte Ziele zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes verpflichtet: Bis 2020 soll die Treibstoff- und CO_2-Effizienz des weltweiten Luftverkehrs jährlich um 1,5 Prozent verbessert werden. Ab 2020 sollen die Emissionen trotz Verkehrswachstums konstant bleiben und bis zum Jahr 2050 sogar um 50 Prozent gegenüber 2005 gesenkt werden. Für die Weiterentwicklung und Umsetzung dieses Konzepts ist allerdings die intensive Zusammenarbeit von Wirtschaft und Politik notwendig, insbesondere was die Umsetzung der dringend benötigten Reformen der Luftverkehrskontrolle sowie die Technologieentwicklung und -implementierung angeht.

Verwirklichung des Single European Sky steht weiterhin aus

Ein grenzüberschreitend organisiertes Luftraum-Management der Flugsicherungen stellt eine wichtige Säule dieser umfassenden Klima- und Nachhaltigkeitspolitik dar. Die EU hatte daher 2004 den Single European Sky (SES) verabschiedet. Die Umsetzung läuft allerdings nach wie vor nur schleppend, denn die EU-Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen geben nur zögerlich nationale Strukturen im Luftraum-Management auf. 2009 wurde von der EU mit „SES II“ eine Verordnung zur Überarbeitung in Kraft gesetzt, die den SES sachlich vertiefen und seine Realisierung beschleunigen soll. Seit Anfang 2012 gelten für die nationalen Flugsicherungen EU-weite verbindliche Leistungsziele hinsichtlich Pünktlichkeit sowie Flug- und Kosteneffizienz bei den Streckendienstleistungen.

Insbesondere den verkehrsstärksten EU-Staaten gelingt es bislang jedoch nicht, gemäß den EU-weiten Zielen entsprechende nationale Leistungspläne aufzustellen. Besondere Erwartungen liegen zwar auf dem von Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz gemeinsam entwickelten Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), der – wie alle acht anderen Functional Aerospace Blocks (FAB) im EU-Luftraum – im Dezember 2012 umgesetzt werden sollte.

Diese Schritte sollen das europäische Luftraum-Management deutlich effizienter machen. Für die Airlines der Lufthansa Group und andere europäische Fluggesellschaften würde eine erfolgreiche Umsetzung mehr Luftraumkapazität, weniger Verspätungen, stabilere Flugpläne, geringere Flugsicherungsgebühren und erhebliche Einsparungen von Treibstoff und Emissionen bedeuten. Aufgrund starrer Strukturen, Komplexität und divergierender Zielsetzungen der beteiligten Interessengruppen erreicht die Umsetzung bislang die Vorgaben aber bei weitem nicht.

Im Bereich der Umweltpolitik bestehen zudem weitere Risiken. So führt zum Beispiel das am Flughafen Frankfurt geltende Nachtflugverbot zu erheblichen Zusatzbelastungen und eingeschränkten Wachstumsperspektiven an Europas aufkommensstärkstem (Fracht-)Drehkreuz. Betreiber und Unternehmen bemühen sich in Koordination mit der zuständigen Aufsichtsbehörde weiter um eine praktikable und bedarfsnahe Umsetzung, damit der Bestand des Betriebs am Standort wirtschaftlich möglich bleibt.

Flugbetrieb in Frankfurt ist für Lufthansa Group durch Nachtflugverbot eingeschränkt

Der erfolgte Ausbau des Frankfurter Flughafens war und ist für den Luftverkehrsstandort Deutschland sehr wichtig. Durch das Nachtflugverbot kommt es zu Einschränkungen des Wachstums und des Betriebs, die über die konkreten Stunden des Nachtflugverbots hinausgehen. Mit Urteil vom 4. April 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass der Ausbau des Frankfurter Flughafens genehmigt bleibt. In der Zeit von 23 bis 5 Uhr ist die Nutzung des Flughafens allerdings im Rahmen eines Nachtflugverbots unzulässig. In den Nachtrandstunden (22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr) dürfen im Jahresdurchschnitt nur 133 planmäßige Flüge stattfinden. Die Einschränkungen betreffen den Fracht- und den Passagierbetrieb gleichermaßen.

Ausnahmegenehmigungen für einen Start zwischen 23 und 0 Uhr werden nur erteilt, wenn die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereichs des jeweiligen Luftverkehrsunternehmens liegen, zum Beispiel bei wetterbedingten Betriebseinschränkungen. Dies hatte bei technisch bedingten Verspätungen, die zu einer Verzögerung des Starts nach 23 Uhr hinaus führten, wiederholt zur Folge, dass Flugzeuge, die schon auf dem Weg zur Startbahn waren, zum Gate zurückkehren und mehrere Hundert Passagiere bis zum nächsten Tag in Frankfurt übernachten mussten. So entstehen nicht nur erhebliche Kosten für das Flugzeug – das am nächsten Morgen nicht am geplanten Einsatzort zur Verfügung steht – und die Crew, sondern auch Zusatzkosten, da die Passagiere Anspruch auf Betreuungsleistungen (Verordnung (EG) 261/2004) auf Kosten der Fluggesellschaft haben. Um für die Lufthansa Group Schäden durch unvermeidbare Annullierungen zu minimieren, wurden erhebliche Änderungen des Flugplans vorgenommen und insbesondere am Abend zahlreiche Flüge vorverlegt oder gestrichen. Im aktuellen Flugplan findet der letzte Abflug des Tages um 22.15 Uhr statt, um ausreichenden zeitlichen Vorlauf zu haben und kostspielige Flugstornierungen zu vermeiden.

Diese Regelung bedeutet für die Lufthansa Group erhebliche Einschränkungen im Flugbetrieb sowie jährlich massive wirtschaftliche Einbußen im mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich. Betreiber und Unternehmen bemühen sich in Koordination mit der zuständigen Aufsichtsbehörde weiter um eine praktikable und bedarfsnahe Umsetzung, damit der Bestand des Drehkreuzes am Standort wirtschaftlich möglich bleibt.

Entscheidungen zu Slotvergabe, Bodenverkehrsdiensten und lärmbedingten Betriebsbeschränkungen an Flughäfen auf europäischer Ebene stehen aus

Die Europäische Kommission hat Ende 2011 Vorschläge zur Revision der geltenden Verordnung zur Vergabe von Zeitfenstern für Starts und Landungen (Slots) sowie der bestehenden Richtlinien über Bodenabfertigungsdienste und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen vorgelegt („Flughafenpaket"). Bei den Slots haben das Europäische Parlament und der Ministerrat den für Lufthansa wichtigen Vorrang der historischen Nutzerrechte in der etablierten Form sowie den bereits heute geduldeten Verkauf von Slots zwischen Fluggesellschaften bestätigt. Weitere Punkte sind nach wie vor umstritten, wie die Definition von Slots sowie die Einführung einer Gebühr für die Reservierung von Slots und andere Sanktionsmechanismen. Bei der Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen fordert das Europäische Parlament die Berücksichtigung gesundheitlicher Aspekte. Die Kontroverse über eine Marktöffnung für Bodenverkehrsdienste dauert im Europäischen Parlament an; der Ministerrat hat den entsprechenden Vorschlag der Kommission in den wesentlichen Punkten bereits bestätigt. Es ist offen, ob der europäische Gesetzgeber das Flughafenpaket im Jahr 2013 verabschieden wird.

Entwicklungen im Verbraucherschutz erhöhen Kundenansprüche für Ausgleichszahlungen durch Fluggesellschaften

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Dezember 2008 entschieden, dass die Annullierung eines Flugs wegen technischer Probleme nur in Ausnahmefällen als Entlastungsgrund für die Fluggesellschaft angesehen werden kann. Wenn diese sich nicht entlasten kann, muss sie Ausgleichszahlungen zwischen 250 EUR und 600 EUR pro Passagier leisten.

Mit Urteil vom 23. November 2012 hat der EuGH bestätigt, dass Fluggesellschaften verpflichtet sind, auch bei Verspätungen von mehr als drei Stunden Ausgleichszahlungen an ihre Passagiere zu leisten. Darüber hinaus sind Luftfahrtgesellschaften durch die Verordnung (EG) 261/2004 auch in solchen Fällen zur zeitlich unbeschränkten Erbringung von Betreuungsleistungen wie zum Beispiel Mahlzeiten, Erfrischungen und erforderlichenfalls Hotelunterbringung verpflichtet, in denen sie wegen Vorliegens außergewöhnlicher Umstände nicht zum Leisten von Ausgleichszahlungen verpflichtet sind.

Die Folge ist, dass auch in klassischen Fällen höherer Gewalt, also zum Beispiel bei Einschränkungen oder Einstellung des Flugbetriebs durch schlechtes Wetter oder Luftraumsperrungen wegen Vulkanasche, in erheblichem Umfang Betreuungskosten entstehen. Die Fluggesellschaften und ihre Verbände setzen sich dafür ein, dass im Rahmen der für 2013 geplanten Revision der Verordnung eine die Interessen sowohl der Passagiere als auch der Airlines berücksichtigende ausgewogene Regelung getroffen wird.

Dies insbesondere, weil das Luftfahrtbundesamt unter zunehmendem öffentlichen Druck veranlasst hat, nun für jeden Fall der Zuwiderhandlung gegen diese Verordnung Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten, bei denen den Airlines Bußgelder von jeweils bis zu 25.000 EUR drohen. Entgegen dem allgemeinen Rechtsverständnis wird dem Luftfahrtbundesamt durch die Verordnung die Möglichkeit gegeben, die Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche mit Hilfe des Ordnungswidrigkeitenrechts durchzusetzen. Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen des Vorwurfs der Nichtzahlung von Ausgleichsleistung bei Verspätung (EuGH-Urteil) wurden bislang unter Beachtung des Grundsatzes „Keine Strafe ohne Gesetz“ nicht eingeleitet. Wie sich die Anzahl der Verfahren entwickeln wird und inwieweit sich die Lufthansa Group gegenüber dem Luftfahrtbundesamt zukünftig, gegebenenfalls im gerichtlichen Rechtsmittelverfahren, erfolgreich gegen die Vorwürfe verteidigen kann, ist insbesondere angesichts der Rechtsprechung des EuGH nicht zu beurteilen.

Regulierung von Finanztransaktionen belasten auch operatives Geschäft

Nach wie vor bestehen sowohl auf europäischer als auch auf amerikanischer Seite unterschiedliche Bemühungen zur Regulierung von OTC („over the counter“)-Derivaten. Die Lufthansa Group nutzt solche außerbörslich gehandelten Derivate im Risikomanagement, um Schwankungen bei Ölpreis, Wechselkursen und Zinsen zu minimieren. Die genutzten Derivate dienen also lediglich der Absicherung von Kostenblöcken, deren Entwicklung außerhalb der Kontrolle des Unternehmens liegt und nicht oder nur eingeschränkt an Kunden weitergegeben werden kann.

Das derzeitige Regulierungsvorhaben EMIR (European Market Infrastructure Regulation) sieht mittlerweile eine Ausnahme für Industrieunternehmen für die Clearingpflicht (Pflicht einer besicherten Abwicklung von Finanzderivaten) vor, sofern sich die Derivate – wie im Falle der Lufthansa Group – nur auf grundgeschäftsbezogene Transaktionen beziehen. Diese Ausnahmeregelung ist sehr zu begrüßen und berücksichtigt die Belange aller Industrieunternehmen, gleich welcher Branche.

Überblick über den Geschäftsverlauf

Geschäftsentwicklung maßgeblich durch Finanzkrise, Währung und Treibstoffpreis belastet

Die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group wurde 2012 maßgeblich durch die Folgen der Finanzkrise in Europa sowie die anhaltend hohen Treibstoffpreise beeinflusst. Davon betroffen waren insbesondere das Passagier- und Frachtgeschäft. Des Weiteren war das Jahr 2012 von einem hohen Streikaufkommen geprägt. Das erste Quartal zeichnete sich durch ein massives Streikvolumen bei den Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung aus, von dem die Passage Airline Gruppe unmittelbar betroffen war. Im dritten Quartal traten die Kabinenmitarbeiter der Lufthansa Passage in den Ausstand.

Die Ergebnisse der Service-Gesellschaften wirkten über den gesamten Jahresverlauf hinweg stabilisierend auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Konzerns.

Dem im Luftverkehr traditionell schwachen ersten Quartal folgten ein deutlich stärkeres zweites und drittes Quartal. Das vierte Quartal war wiederum schwächer. Das restriktive Kapazitätsmanagement wirkte positiv, die dadurch erzielten Erlöse konnten aber die insbesondere durch die Treibstoffpreise gestiegenen Kosten nur teilweise kompensieren. Die Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) beendete das Geschäftsjahr mit einem operativen Verlust. Austrian Airlines flog bedingt durch die Restrukturierung ihres Flugbetriebs hingegen erstmalig seit ihrer Zugehörigkeit zur Lufthansa Group ebenso wie SWISS in die operative Gewinnzone.

Auch das Geschäft von Lufthansa Cargo wurde durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen massiv beeinträchtigt. Des Weiteren hat das Geschäftsfeld Logistik durch das am Flughafen Frankfurt verhängte Nachtflugverbot mit erschwerten Rahmenbedingungen zu kämpfen. Der operative Gewinn blieb so unter dem guten Vorjahreswert. Dennoch bekennt sich Lufthansa Cargo zum Standort Frankfurt und investiert ab 2014 in ein neues Logistikzentrum.

Das Geschäftsfeld Technik verzeichnete ein erfolgreiches Jahr und verbuchte einen operativen Gewinn deutlich über Vorjahr. Das Segment Catering profitierte von hohen Passagiervolumina und der Währungsentwicklung. Darüber hinaus zeigten die eingeleiteten Restrukturierungs- und Effizienzprogramme Wirkung. Somit konnte das Geschäftsfeld Catering das Ergebnis ein weiteres Mal steigern. IT Services konnte dank der fortgeführten Restrukturierung das Jahr ebenfalls erfolgreich abschließen.

Der Kostendruck in der Industrie wächst weiterhin und hat damit Auswirkungen auf die gesamte Lufthansa Group. Mit dem Start des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE wurden und werden zahlreiche Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung erarbeitet und umgesetzt. Die Anstrengungen zur Kostensenkung und zur Unterstützung des nachhaltigen Wachstums sind unabdingbar, um in einem nach wie vor unsicheren Marktumfeld bestehen zu können. Das aktuelle Ergebnisniveau der Lufthansa Group und insbesondere der Passage Airline Gruppe ist dazu nicht ausreichend. Im Fokus des Managements stehen daher die Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE, welche auch das Geschäftsjahr 2012 bereits wesentlich geprägt haben.

Wesentliche Ereignisse

Lufthansa Group schließt Verkauf von bmi erfolgreich ab
Am 19. April 2012 wurde der im Dezember 2011 vereinbarte Verkauf von bmi an IAG vollzogen. Der Abschluss der Transaktion stand unter dem Vorbehalt der kartellrechtlichen Freigabe seitens der EU, die am 30. März 2012 erfolgte. Mit dieser Anpassung des Portfolios hat sich die Lufthansa Group von einer nachhaltig verlustbringenden Gesellschaft getrennt.

Nachtflugverbot am Standort Frankfurt bestätigt
Mit Anpassungsbescheid vom 29. Mai 2012 setzt das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts zum Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen um. Das Nachtflugverbot erstreckt sich auf die Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr und beeinträchtigt sowohl den Betrieb von Lufthansa Cargo als auch den von Lufthansa Passage in hohem Maße. Der jährliche wirtschaftliche Schaden beläuft sich für die Lufthansa Group auf einen mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Betrag. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel „Regulatorische und weitere Einflussfaktoren“ auf S. 42.

Austrian Airlines verlagert Flugbetrieb auf Tyrolean Airways
Austrian Airlines vollzog mit Wirkung zum 1. Juli 2012 den Betriebsübergang ihres Flugbetriebs auf die Tochter Tyrolean Airways. Vorausgegangene Gespräche mit den Tarifpartnern zur Restrukturierung des Flugbetriebs hatten zu keiner einvernehmlichen Lösung geführt. Der Betriebsübergang ist wesentlicher Bestandteil eines umfassenden Restrukturierungsprogramms, das Anfang 2012 begonnen hatte, um das Unternehmen nachhaltig in die Gewinnzone zu führen.

Flugbetrieb der Lufthansa Group durch viele Streiks gekennzeichnet
Das Jahr 2012 war gekennzeichnet durch ein hohes Streikvolumen in Deutschland, das auch den Flugbetrieb der Lufthansa Group massiv beeinflusste. Dazu zählen im ersten Quartal 2012 die Streiks der Fluglotsengewerkschaft am Flughafen Frankfurt sowie der Ausstand der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di am 27. März 2012 an unterschiedlichen Standorten. Im dritten Quartal 2012 trat auch das Kabinenpersonal der Lufthansa Passage an mehreren Tagen und Standorten in den Ausstand.

Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg International auf unbestimmte Zeit verschoben
Die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg International wurde im Laufe des Jahres 2012 mehrfach neu terminiert und ist nun auf unbestimmte Zeit verschoben. Bis zur Eröffnung des neuen Flughafens bietet die Passage Airline Gruppe das geplante Flugangebot von Berlin-Tegel aus an.

Germanwings übernimmt dezentrale Verkehre von Lufthansa Passage
Im Oktober 2012 beschloss der Vorstand die Zusammenführung der dezentralen Verkehre der Lufthansa Passage mit Germanwings zum 1. Januar 2013. Die neue Germanwings bündelt alle Verkehre abseits der Drehkreuze Frankfurt und München in einem neuen Marken- und Produktkonzept.

SCORE – Change for Success

Mit Beginn des Jahres 2012 wurde das konzernweite Zukunftsprogramm „SCORE – Change for Success“ gestartet. Ziel ist es, das operative Ergebnis des Konzerns dauerhaft um 1,5 Mrd. EUR zu steigern. Alle Airlines, Service-Geschäftsfelder und die Konzernfunktionen leisten entsprechende Beiträge. Nähere Informationen finden Sie auf S. 1–14 des vorliegenden Geschäftsberichts.

Erste Projekte umfassten die konzernübergreifende Optimierung von Einkauf, Personalkosten und Nachbarschaftsverkehr. Letzteres Thema konnte als erstes SCORE-Projekt im Mai 2012 erfolgreich abgeschlossen werden. Anschließend wurde das zweite Paket verabschiedet: Ein Fokus wurde auf die konzernweite Harmonisierung von Flotten und Kabinenausstattung, die Steigerung der Fuel Efficiency sowie die Optimierung der internationalen Stationen gelegt.

Gleichzeitig starteten Vorstudien zu einem dritten Paket mit den Themen Flight Training und Call Center Service, die sich seit Ende 2012 im Projektstatus befinden. Insgesamt ist SCORE nach rund einem Jahr fest in der Lufthansa Group etabliert. Alle Geschäftsfelder haben Projekte zur Steigerung der Erlöse, Optimierung der Organisation, Nutzung von konzernübergreifenden Synergien und Senkung von Kosten aufgesetzt.

Gesamteinschätzung der Geschäftsentwicklung

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2012 nach Überzeugung des Vorstands eine insgesamt zufriedenstellende Leistung erzielt. Alle Geschäftsfelder trugen erneut mit einem positiven Ergebnisbeitrag zum Gesamterfolg bei. Die operativen Ergebnisse der fliegenden Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe und Logistik lagen allerdings auf unbefriedigendem Niveau und unter Vorjahr, was vor allem auf den im Jahresdurchschnitt hohen Ölpreis zurückzuführen ist. Die notwendige Steigerung der Profitabilität der fliegenden Gesellschaften wird im Fokus der Restrukturierungsbemühungen der kommenden Jahre stehen. Erfreulich entwickelten sich hingegen die Geschäftsergebnisse der Service-Geschäftsfelder: Lufthansa Technik, LSG Sky Chefs und Lufthansa Systems konnten ihre positiven operativen Ergebnisse jeweils steigern.

Insgesamt erzielte die Lufthansa Group einen operativen Gewinn und schaffte somit abermals eine Outperformance gegenüber den wesentlichen europäischen Wettbewerbern. Das flexible Kosten- und Kapazitätsmanagement sowie das 2012 gestartete Zukunftsprogramm SCORE werden das Konzernergebnis auch künftig absichern. Die Lufthansa Group setzt weiterhin auf ein solides Finanzprofil, das Stabilität bringt und gleichzeitig Chancen eröffnet. Die Neudefinition der Finanzziele unterstützt eine Absicherung des Finanzprofils. Die Rating-Agenturen bestätigten erneut ihre Bonitätsbewertungen des Unternehmens.

Die Lufthansa Group konnte im Geschäftsjahr 2012 in einem anspruchsvollen Umfeld ihre Kapitalkosten verdienen und darüber hinaus zusätzlich 375 Mio. EUR Wert in Form eines positiven CVA schaffen. Auch künftig wird der Vorstand den Fokus auf nachhaltige Wertschaffung legen. Explizites Ziel ist es, die Profitabilität in der Lufthansa Group mit den eingeleiteten Maßnahmen strukturell und nachhaltig auf ein deutlich höheres Niveau zu bringen.

Angewendete Standards und Änderungen im Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss 2012 und die Quartalsberichte sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend wurden die nach § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Alle für das Geschäftsjahr 2012 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen wurden beachtet.

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum wesentlich verändert. Mit Abschluss des Verkaufs von bmi an die IAG am 19. April 2012 wurde die Gesellschaft entkonsolidiert und die ihr zuzurechnenden und in der Bilanz zum 31. Dezember 2011 gemäß IFRS 5 ausgewiesenen Vermögenswerte von 576 Mio. EUR und Schulden von 690 Mio. EUR ausgebucht. Zu weiteren Einzelheiten zu dem Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich der bmi wird auf das Kapitel „Ertragslage“ auf S. 46 sowie auf den Konzernanhang unter „Erläuterung 2“ ab S. 142 verwiesen. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2011 sind im Konzernanhang „Erläuterung 15“ auf S. 153 dargestellt. Über die oben genannten Effekte aus der gesonderten Darstellung beziehungsweise der Entkonsolidierung der bmi hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ertragslage

↗ Der Umsatz steigt auf 30,1 Mrd. EUR. ↗ Der Treibstoffpreisanstieg führt zu deutlichen Kostensteigerungen. ↗ Sämtliche Geschäftsfelder erzielen positive operative Ergebnisbeiträge. ↗ Der Konzerngewinn erhöht sich durch Sondereffekte auf 1,0 Mrd. EUR. ↗ Das Ergebnis je Aktie beträgt 2,16 EUR.

Aufgrund des zwischen Lufthansa und IAG am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der bmi an die IAG ist bmi nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufzugebender Geschäftsbereich auszuweisen. Mit Abschluss der Verkaufstransaktion am 19. April 2012 wurde bmi entkonsolidiert. Das Ergebnis des aufgegebenen Geschäftsbereichs umfasst neben dem bis zum Verkauf zu erfassenden laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergibt. Das Ergebnis des aufgegebenen Geschäftsbereichs im Geschäftsjahr 2012 resultiert im Wesentlichen aus Kaufpreisanpassungen aufgrund einer gegenüber der Planung verbesserten Liquiditätsposition der bmi. Weitere Einzelheiten zu dem Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich befinden sich im Konzernanhang unter „Erläuterung 15“ auf S. 153.

Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group

		2012	2011	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	103 051	100 605	2,4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	259 861	258 263	0,6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	204 775	200 394	2,2
Sitzladefaktor	%	78,8	77,6	1,2 P.
Fracht / Post	Tsd. t	1 972	2 120	–7,0
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15 249	16 260	–6,2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10 203	10 861	–6,1
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,9	66,8	0,1
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	40 064	40 798	–1,8
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	29 754	29 908	–0,5
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,3	73,3	1,0 P.
Flüge	Anzahl	1 033 588	1 050 728	–1,6

Umsatz und Erträge

Die betrieblichen Erträge haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 positiv entwickelt. Sie stiegen um 5,9 Prozent auf insgesamt 33,0 Mrd. EUR. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf die positive Entwicklung der Verkehrserlöse zurückzuführen, die infolge der erhöhten Verkehrsleistungen um 1,0 Mrd. EUR (+4,3 Prozent) auf 24,8 Mrd. EUR zulegten. Die anderen Betriebserlöse stiegen um 387 Mio. EUR (+7,8 Prozent), während die sonstigen betrieblichen Erträge aufgrund von Sondereffekten sogar um 461 Mio. EUR (+19,8 Prozent) wuchsen.

Verkehrserlöse legen um mehr als 1,0 Mrd. EUR zu

Die Verkehrserlöse des Konzerns erhöhten sich um 4,3 Prozent auf 24,8 Mrd. EUR. Dabei wirkten sich der stärkere US-Dollar mit 2,7 Prozent, die Mengenentwicklung mit 1,1 Prozent und höhere Preise mit 0,5 Prozent jeweils erlössteigernd aus.

Auf das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe entfiel mit 87,8 Prozent der größte Anteil der Verkehrserlöse. Mit rund 21,8 Mrd. EUR erzielte es ein Plus von 6,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Neben dem stärkeren US-Dollar (+2,7 Prozent) wirkten sich die gestiegene Menge (+2,2 Prozent) sowie höhere Preise (+1,1 Prozent) positiv auf die Erlösentwicklung aus.

Im Geschäftsfeld Logistik verminderten sich die Verkehrserlöse um 8,6 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR. Neben einer reduzierten Menge (–8,0 Prozent) ist dies auf gesunkene Preise (–3,6 Prozent) zurückzuführen. Währungseffekte wirkten sich hingegen mit +3,0 Prozent positiv auf die Erlöse aus.

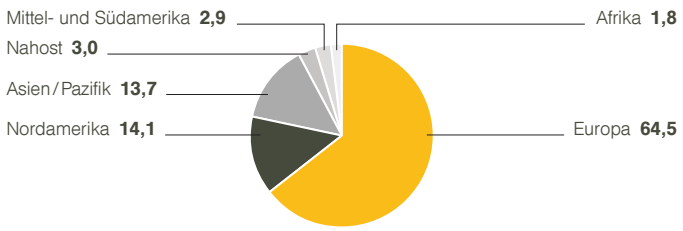
Andere Betriebserlöse steigen deutlich

Die anderen Betriebserlöse stammen größtenteils aus den Geschäftsfeldern Technik, Catering und IT Services, in einem kleineren Umfang auch aus den Bereichen Passage Airline Gruppe und Logistik. Sie stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 387 Mio. EUR oder 7,8 Prozent auf 5,3 Mrd. EUR.

Umsatz und Erträge

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	24 793	23 779	4,3
Andere Betriebserlöse	5 342	4 955	7,8
Umsatzerlöse	**30 135**	**28 734**	**4,9**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	113	139	–18,7
Sonstige betriebliche Erträge	2 785	2 324	19,8
Summe betriebliche Erträge	**33 033**	**31 197**	**5,9**

Verkehrserlöse Konzern nach Verkaufsorten in %



Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete davon 2,4 Mrd. EUR (+5,4 Prozent), Catering 1,9 Mrd. EUR (+11,2 Prozent) und IT Services 256 Mio. EUR (+11,3 Prozent). Die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und der Logistik trugen insgesamt 724 Mio. EUR (+6,2 Prozent) zu den anderen Betriebserlösen bei.

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern

2012	Außenumsatz in Mio. €	Veränderung gegenüber Vorjahr in %	Anteil am Konzernumsatz in %
Passage Airline Gruppe	22 855	6,1	75,8
Logistik	2 662	–8,7	8,8
Technik	2 429	5,4	8,1
Catering	1 933	11,2	6,4
IT Services	256	11,3	0,9

Die Umsatzerlöse werden unverändert durch die Passage Airline Gruppe geprägt

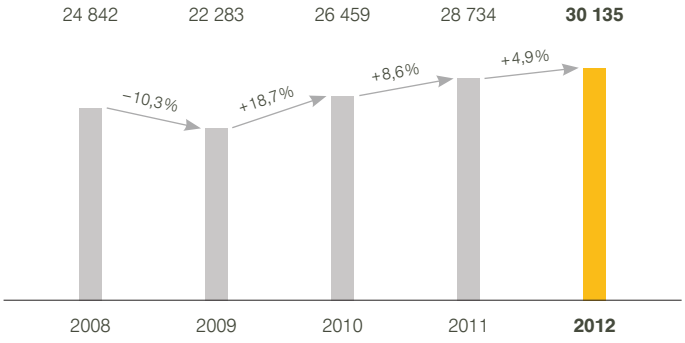
Der Außenumsatz des Konzerns wuchs insgesamt um 4,9 Prozent auf 30,1 Mrd. EUR. Dabei nahm der Anteil des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz insbesondere aufgrund der erhöhten Verkehrsleistungen auf 75,8 Prozent (+0,8 Prozentpunkte) zu. Das Geschäftsfeld Logistik trug 8,8 Prozent zum Gesamtumsatz bei, die Lufthansa Technik 8,1 Prozent, das Geschäftsfeld Catering 6,4 Prozent und das Geschäftsfeld IT Services 0,9 Prozent.

Die regionale Betrachtung der Umsatzerlöse nach Verkaufsorten wird in der Segmentberichterstattung im Konzernanhang „Erläuterung 48“ ab S. 190 dargestellt. Die regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse nach Verkehrsgebieten für die Passage Airline Gruppe und Logistik finden Sie in den Kapiteln zum jeweiligen Geschäftsfeld ab S. 63 und auf S. 75.

Sonstige betriebliche Erträge erheblich durch Buchgewinne beeinflusst

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 461 Mio. EUR (+19,8 Prozent) auf 2,8 Mrd. EUR. Die höheren Erträge sind vor allem auf Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen in Höhe von 753 Mio. EUR (Vorjahr: 48 Mio. EUR) zurückzuführen. Hierin enthalten sind realisierte Gewinne (in Höhe von insgesamt 631 Mio. EUR) aus der Übertragung von 4,0 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. auf den Lufthansa Pension Trust sowie aus der Veräußerung von 3,61 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. über den Kapitalmarkt. Weitere Buchgewinne in Höhe von 27 Mio. EUR entfielen auf den Verkauf von 1,45 Prozent der Anteile an Fraport über den Kapitalmarkt. Neben im Berichtszeitraum verminderten Kursgewinnen (–103 Mio. EUR) waren demgegenüber im Vorjahr Sondererträge aus der Rückerstattung von Flugsicherungsgebühren sowie erhaltene Kompensationszahlungen für verspätete Auslieferungen von Airbus A380-Flugzeugen angefallen.

Umsatz in Mio. €
Veränderung Umsatz in %



Die Erträge aus Rückstellungsauflösungen lagen mit 162 Mio. EUR (Vorjahr: 163 Mio. EUR) auf Vorjahresniveau. Während die Provisionserträge um 17 Mio. EUR zulegten, verminderten sich die Erträge aus Schadensersatzleistungen gegenüber dem Vorjahr um 18 Mio. EUR. Die übrigen Positionen weisen keine nennenswerten Abweichungen gegenüber dem Vorjahr auf. Der Konzernanhang enthält unter „Erläuterung 6“ ab S. 148 eine detaillierte Liste der sonstigen betrieblichen Erträge.

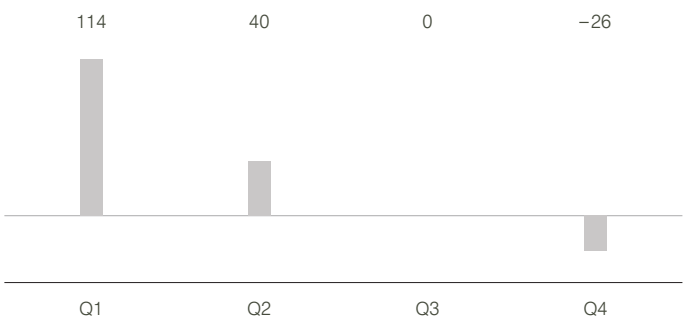
Aufwendungen

Die betrieblichen Aufwendungen wurden in ihrer Entwicklung maßgeblich durch den Treibstoffpreisanstieg geprägt. Sie wuchsen insgesamt um 4,3 Prozent auf 31,7 Mrd. EUR.

Materialaufwand klettert um 7,3 Prozent

Im Geschäftsjahr 2012 erhöhte sich der Materialaufwand um 7,3 Prozent auf 18,0 Mrd. EUR. Diese Zunahme war vor allem getrieben von den um 17,8 Prozent auf 7,4 Mrd. EUR angewachsenen Treibstoffkosten. Nach Sicherung wuchsen die Treibstoffpreise um 11,9 Prozent. Daneben wirkte der stärkere US-Dollar mit 8,3 Prozent aufwandserhöhend. Die reduzierte Anzahl der Flüge führte zu einem leicht entlastenden Mengeneffekt (–2,4 Prozent).

Preissicherungsergebnis für Treibstoff je Quartal 2012 in Mio. €



Die Maßnahmen zur Preissicherung haben die Treibstoffkosten im Geschäftsjahr um insgesamt 128 Mio. EUR entlastet. Die Sicherungswirkung schwankte im Jahresverlauf jedoch erheblich und wirkte im zweiten Halbjahr sogar kostenerhöhend. Der Aufwand für die anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhte sich um 2,1 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR.

Die Gebühren stiegen um 3,3 Prozent auf 5,2 Mrd. EUR. Dabei sind vor allem die Entwicklungen der Fluggastgebühren (+8,8 Prozent), der Start- und Landegebühren (+4,7 Prozent), der Sicherheitsgebühren (+9,4 Prozent) sowie der Flugsicherungsgebühren (+2,6 Prozent) hervorzuheben. Damit stiegen die Gebühren je Flug und Passagier beziehungsweise Fracht überproportional an. Der Aufwand aus der Luftverkehrsteuer lag mit 362 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Die anderen bezogenen Leistungen gingen insbesondere aufgrund verminderter Charteraufwendungen um 4,2 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR zurück.

Der Personalaufwand wächst um 5,6 Prozent

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtszeitraum um 5,6 Prozent auf 7,1 Mrd. EUR. Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt – ohne die Mitarbeiter der bmi – 117.443 Mitarbeiter (+1,8 Prozent). Neben der gestiegenen Mitarbeiterzahl ist diese Aufwandsentwicklung auf Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen von SCORE (160 Mio. EUR), währungsbedingte Aufwandserhöhungen, Erweiterungen des Konsolidierungskreises sowie Gehaltssteigerungen aufgrund der getroffenen Tarifvereinbarungen zurückzuführen. Dem standen Aufwandsentlastungen aus Pensionsrückstellungen gegenüber. Sie resultierten aus den im Rahmen des Flugbetriebsübergangs der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways vereinbarten Anpassungen der Altersversorgungsregelungen für das Bordpersonal der Austrian Airlines sowie aus der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi.

Abschreibungen steigen um 6,8 Prozent

Im Geschäftsjahr betrugen die Abschreibungen insgesamt 1,8 Mrd. EUR (+6,8 Prozent). Der Anstieg resultierte unter anderem aus höheren planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge (+2,2 Prozent), im Wesentlichen aufgrund der Flugzeugneuzugänge im vergangenen und laufenden Jahr. Außerplanmäßige Abschreibungen wuchsen deutlich stärker auf insgesamt 117 Mio. EUR (Vorjahr: 59 Mio. EUR). Sie betrafen mit 102 Mio. EUR

Aufwendungen

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %	Anteil am Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	17 946	16 731	7,3	56,6
davon Treibstoff	7 392	6 276	17,8	23,3
davon Gebühren	5 167	5 000	3,3	16,3
davon Operating Lease	113	136	–16,9	0,4
Personalaufwand	7 052	6 678	5,6	22,2
Abschreibungen	1 839	1 722	6,8	5,8
Sonstiger betrieblicher Aufwand	4 885	5 293	–7,7	15,4
davon Agenturprovisionen	405	417	–2,9	1,3
davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	883	868	1,7	2,8
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	760	757	0,4	2,4
Summe betriebliche Aufwendungen	**31 722**	**30 424**	**4,3**	**100,0**

(Vorjahr: 57 Mio. EUR) sechs Boeing 747-400, einen Airbus A340-300, zwei B737-800, neun B737-300, zwei A319-100 und einen A310-300, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind.

Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 27 Mio. EUR auf vier der vorgenannten B747-400, einen A330-200, zwei der vorgenannten B737-800 sowie drei weitere B737-800, einen Canadair Regional Jet 200 und fünf Avro RJ sowie reparaturfähige Flugzeugersatzteile, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Diese Abwertungen sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen gehen um 7,7 Prozent zurück

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 7,7 Prozent. Verringerten Kursverlusten (–377 Mio. EUR) und geringeren Verlusten aus kurzfristigen Finanzinvestitionen (–40 Mio. EUR) standen dabei im Wesentlichen erhöhte Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (+62 Mio. EUR) gegenüber. Den Kursverlusten standen korrespondierend Kursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüber. Die übrigen Positionen zeigen keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

Ergebnisentwicklung

Die Lufthansa Group konnte im Geschäftsjahr 2012 – auch bedingt durch Sondereffekte – durchweg positive operative Ergebniskennzahlen erzielen. Sämtliche Geschäftsfelder steuerten operative Gewinne bei. Die zunehmend erschwerten Rahmenbedingungen machten sich allerdings insbesondere bei den fliegenden Gesellschaften in einem Rückgang der Ergebniskennzahlen gegenüber dem Vorjahr bemerkbar.

Restrukturierungskosten aus SCORE belasten operatives Ergebnis

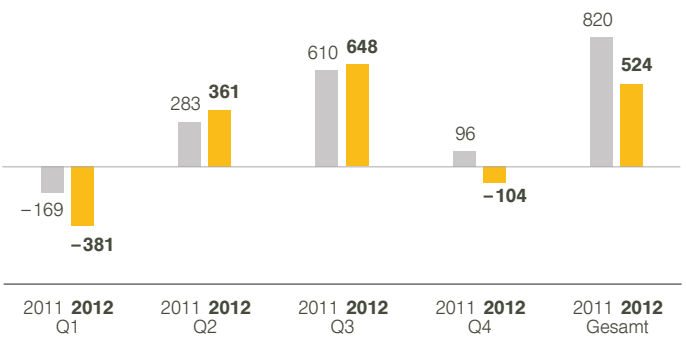
Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit nach IFRS erhöhte sich im Geschäftsjahr deutlich um 538 Mio. EUR auf 1,3 Mrd. EUR. Für die Ermittlung des operativen Ergebnisses wurde es wie in den vergangenen Jahren unter anderem um Nettobuchgewinne, aufgelöste Rückstellungen, außerplanmäßige Abschreibungen, Ergebnisse aus Finanzinvestitionen und aus der Stichtagskursbewertung von Finanzschulden bereinigt. Das so ermittelte operative Ergebnis ermöglicht eine bessere Vergleichbarkeit der wirtschaftlichen Leistung mit anderen Geschäftsjahren. Die vorgenommenen Anpassungen sind in der Tabelle „Überleitung Ergebnisse“ auf S. 51 aufgeführt. Im Jahr 2012 wurden insgesamt Nettoerträge von 787 Mio. EUR (Vorjahr: Nettoaufwendungen von 47 Mio. EUR) bereinigt.

Nach dieser Bereinigung ergab sich ein operativer Gewinn von 524 Mio. EUR (Vorjahr: 820 Mio. EUR). Die mit dem Wettbewerb vergleichbare operative Marge, die sich durch Hinzurechnung der Rückstellungsauflösungen ergibt, beträgt 2,3 Prozent (Vorjahr: 3,4 Prozent).

Die Anteile der einzelnen Geschäftsfelder am operativen Gewinn fallen sehr unterschiedlich aus. Während die fliegenden Gesellschaften – wie im Vorjahr – einen erheblichen Ergebnisrückgang hinnehmen mussten, konnten die Service-Gesellschaften ihren Ergebnisbeitrag teilweise deutlich erhöhen. So verminderte sich das Ergebnis der Passage Airline Gruppe gegenüber Vorjahr um 91 Mio. EUR beziehungsweise 26,1 Prozent auf 258 Mio. EUR. Bei um 8,7 Prozent verringerten Umsatzerlösen ging der operative Gewinn des Geschäftsfelds Logistik sogar um 58,2 Prozent auf 104 Mio. EUR zurück. Das Geschäftsfeld Technik konnte sein operatives Ergebnis hingegen auf 318 Mio. EUR (+23,7 Prozent) steigern. Auch die Geschäftsfelder Catering und IT Services erwirtschafteten höhere operative Gewinne von 97 Mio. EUR (+14,1 Prozent) und 21 Mio. EUR (+10,5 Prozent). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die zentralen Konzernfunktionen gingen mit insgesamt –263 Mio. EUR (Vorjahr: –92 Mio. EUR) in das operative Ergebnis des Konzerns ein. In den zentralen Konzernfunktionen wirkten sich dabei vor allem die von den übrigen Geschäftsfeldern weiterbelasteten Aufwendungen aus den Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Programms SCORE in Höhe von 108 Mio. EUR ergebnisbelastend aus.

Der saisonale Ergebnisverlauf variierte ebenfalls stark. Auch weisen die einzelnen Geschäftsfelder des Konzerns unterschiedliche Verteilungen und Schwankungsbreiten ihrer Ergebnisse auf. Insgesamt wirkte sich dies stabilisierend auf das operative Ergebnis des Konzerns aus. Lufthansa konnte daher, trotz des eingetrübten Marktumfelds, im Geschäftsjahr 2012 im Gegensatz zu vielen Wettbewerbern einen deutlichen operativen Gewinn erzielen.

Entwicklung operatives Ergebnis je Quartal in Mio. €



Das Finanzergebnis verbessert sich

Das Finanzergebnis verbesserte sich um 55 Mio. EUR auf –272 Mio. EUR. Dabei erhöhte sich das Beteiligungsergebnis um 23 Mio. EUR. Während das Equity-Ergebnis eine positive Veränderung von +51 Mio. EUR – unter anderem aufgrund der Vorjahresverluste von Jade Cargo – zeigte, ging das übrige Beteiligungsergebnis um 28 Mio. EUR zurück.

Das Zinsergebnis verringerte sich insbesondere aufgrund geringerer Zinserträge um insgesamt 30 Mio. EUR auf –318 Mio. EUR.

Ergebnisstruktur Lufthansa Group

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	33 033	31 197	5,9
Betriebliche Aufwendungen	–31 722	–30 424	4,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1 311**	**773**	**69,6**
Finanzergebnis	–272	–327	16,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	**1 039**	**446**	133,0
Ertragsteuern	–72	–157	54,1
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**967**	**289**	
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	36	–285	
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–13	–17	23,5
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**990**	**–13**	

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten verbesserte sich um 62 Mio. EUR auf –48 Mio. EUR. Die Veränderungen der Zeitwerte zur Sicherung eingesetzter Optionen (vorwiegend aus Treibstoffpreissicherungen) von insgesamt 82 Mio. EUR (Vorjahr: –96 Mio. EUR) wurden gemäß IAS 39 erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst. Diesen Erträgen standen Aufwendungen von 101 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge 23 Mio. EUR) aus Wertänderungen von Sicherungsinstrumenten gegenüber, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte angesehen werden. Weitere Aufwendungen von 29 Mio. EUR (Vorjahr: 37 Mio. EUR) entfielen auf außerplanmäßige Abschreibungen auf gewährte Darlehen.

Konzerngewinn erreicht wegen Sondereffekten 990 Mio. EUR

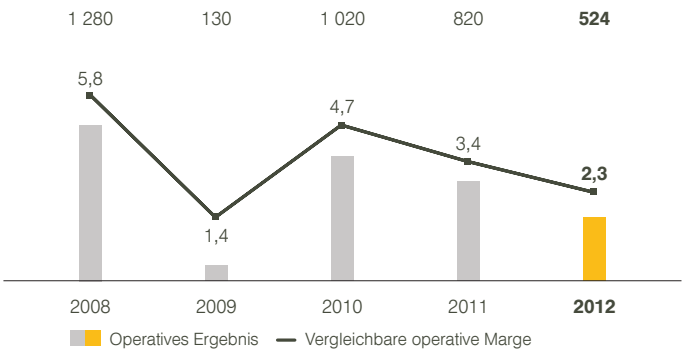
Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) belief sich auf 1,4 Mrd. EUR. Im Vorjahr wurde ein EBIT von 734 Mio. EUR erzielt. Es beinhaltet das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sowie das Beteiligungsergebnis und die übrigen Finanzposten. Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergibt sich ein EBITDA von 3,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,5 Mrd. EUR). Treiber dieser Verbesserung sind insbesondere die Buchgewinne aus der Veräußerung von Beteiligungen in Höhe von insgesamt 658 Mio. EUR.

Die Summe aus dem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und dem Finanzergebnis ergibt ein positives Ergebnis vor Ertragsteuern von 1,0 Mrd. EUR. Damit lag es um 593 Mio. EUR über dem Vorjahresergebnis. Die Ertragsteuern führten zu einer Ergebnisbelastung von 72 Mio. EUR (Vorjahr: 157 Mio. EUR).

Nach Abzug der Ertragsteuern betrug das Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen 967 Mio. EUR (Vorjahr: 289 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung des Ergebnisses aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (36 Mio. EUR, siehe Konzernanhang „Erläuterung 15“ auf S. 153) sowie nach Abzug des auf Minderheiten entfallenden Ergebnisses von 13 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) entfällt auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG ein Konzernergebnis von 990 Mio. EUR (Vorjahr: –13 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie beträgt unverwässert wie verwässert 2,16 EUR (Vorjahr: –0,03 EUR), siehe auch im Konzernanhang „Erläuterung 16“ auf S. 153.

Entwicklung operatives Ergebnis in Mio. € **und vergleichbare operative Marge** in %



Volatilität prägt das Mehrperiodenergebnis

Die Lufthansa Group ist mit ihren Geschäftsfeldern einem volatilen Umfeld ausgesetzt, das stark von Konjunkturschwankungen und anderen externen Faktoren geprägt ist. Dabei baut das Unternehmen auf die Fähigkeit, stabile Erträge auch in Krisenzeiten zu erwirtschaften und überproportional von wirtschaftlichen Aufschwungsphasen profitieren zu können. So konnte in den konjunkturell schwächeren Jahren 2009 und 2012 trotz aller Widrigkeiten ein positives operatives Ergebnis erzielt werden (130 Mio. EUR und 524 Mio. EUR), während in den anderen Jahren wesentlich höhere Ergebnisniveaus erreicht wurden.

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	2012 GuV	2012 Überleitung operatives Ergebnis	2011 GuV	2011 Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	**30 135**	**–**	**28 734**	**–**
Bestandsveränderungen	113	–	139	–
Sonstige betriebliche Erträge	2 785	–	2 324	–
davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	–777	–	–61
davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	–	–162	–	–163
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	–9	–	–6
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	–37	–	–23
Summe betriebliche Erträge	**33 033**	**–985**	**31 197**	**–253**
Materialaufwand	–17 946	–	–16 731	–
Personalaufwand	–7 052	–	–6 678	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–	–1	–	24
Abschreibungen	–1 839	–	–1 722	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	117	–	59
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–4 885	–	–5 293	–
davon nicht operative sonstige Aufwendungen	–	–	–	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf – nicht operativ	–	27	–	21
davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen	–	39	–	87
davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden	–	16	–	109
Summe betriebliche Aufwendungen	**–31 722**	**198**	**–30 424**	**300**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1 311**	**–**	**773**	**–**
Summe Überleitung operatives Ergebnis	–	–787	–	47
Operatives Ergebnis	**–**	**524**	**–**	**820**
Beteiligungsergebnis	94	–	71	–
Übrige Finanzposten	–48	–	–110	–
EBIT	**1 357**	**–**	**734**	**–**
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 839	–	1 722	–
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	74	–	90	–
EBITDA	**3 270**	**–**	**2 546**	**–**

Gewinnverwendung

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group strebt eine Kontinuität auf Basis einer stabilen Ausschüttungsquote vom operativen Ergebnis des Konzerns an, sofern eine Ausschüttung aus dem Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG dies ermöglicht und sonstige Einflussfaktoren dem nicht entgegenstehen, siehe hierzu auch Kapitel „Finanzstrategie“ auf S. 36.

Ausführliche Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG nach HGB finden Sie ab S. 124. Danach ergab sich im Geschäftsjahr 2012 ein Jahresüberschuss von 592 Mio. EUR, der maßgeblich durch ein um 857 Mio. EUR gestiegenes Beteiligungsergebnis geprägt ist. Wie im Konzernergebnis haben sich auch hier die Gewinne aus der Übertragung von 4,0 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. auf den Lufthansa Pension Trust sowie aus der Veräußerung von 3,61 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. über den Kapitalmarkt positiv ausgewirkt.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 vorschlagen, den Bilanzgewinn von 296 Mio. EUR in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen. Durch die vollständige Thesaurierung des Jahresüberschusses soll die Stärkung des Eigenkapitals erreicht werden, die es der Lufthansa Group auch in diesen herausfordernden Zeiten erlaubt, das für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens so wichtige Investitionsprogramm des Konzerns unter Wahrung der finanziellen Solidität unvermindert fortzusetzen. So kann dies als Beitrag der Aktionäre zur Stabilisierung der Finanzsituation im Rahmen der Restrukturierung gewertet werden.

Finanz- und Vermögenslage

↗ Investitionen sichern Gestaltungsperspektiven für die Zukunft. ↗ Bei Bruttoinvestitionen von 2,4 Mrd. EUR wird der Free Cashflow auf 1,4 Mrd. EUR gesteigert. ↗ Die Finanzschulden werden gezielt zurückgeführt. ↗ Die Eigenkapitalquote erreicht knapp 30 Prozent. ↗ Die Lufthansa Group bleibt die einzige europäische Luftfahrtgruppe mit einem Investment Grade Rating.

Investitionen

Investitionen stellen die zukünftige Entwicklung des Konzerns sicher

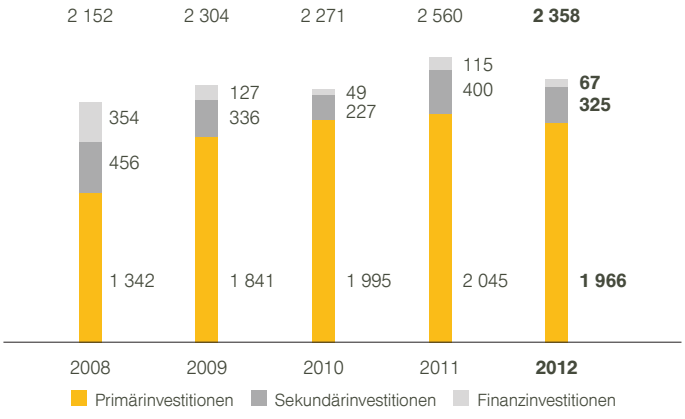
Bei gleichzeitig gegenüber dem Vorjahr nochmals verstärktem Kostenmanagement hat die Lufthansa Group auch im Geschäftsjahr 2012 wieder wesentliche Investitionen getätigt und mit ihnen weitere Gestaltungsperspektiven für die Zukunft geschaffen. Das umfassende Flottenmodernisierungsprogramm wurde konsequent fortgeführt, um die künftige Kostenbasis durch treibstoffeffiziente Flugzeuge weiter zu verbessern. Mit 2,4 Mrd. EUR blieb das Investitionsvolumen im Konzern allerdings um 7,9 Prozent hinter dem Vorjahreswert zurück. Die darin enthaltenen Primärinvestitionen, das sind An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugüberholungen und -zubehör sowie Reservetriebwerke, verminderten sich dabei um 4,2 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR.

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, verringerten sich um 18,8 Prozent auf 325 Mio. EUR. Insgesamt 244 Mio. EUR (Vorjahr: 265 Mio. EUR) entfielen davon auf Sachanlagen wie etwa technische Anlagen und Maschinen sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen, Geschäfts- und Firmenwerte wurden 81 Mio. EUR (Vorjahr: 128 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen wurden 2012 im Umfang von insgesamt 67 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR) getätigt und betrafen ausschließlich Darlehensgewährungen.

Das größte Investitionsvolumen in Höhe von 1,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,1 Mrd. EUR) entfiel 2012 auf das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe. Dabei wurde vor allem in neues Fluggerät und Anzahlungen für Flugzeuge investiert.

Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen in Mio. €*



* Ohne erworbenes Nettovermögen aus Veränderung des Konsolidierungskreises.

Die Investitionen im Geschäftsjahr 2012 umfassten insgesamt 44 Flugzeuge: vier Boeing B747-8i, zwei Airbus A380, sechs A330, sechs A321, neun A320, fünf A319, zwei B767, neun Embraer 195 und eine ATR 72. Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik stiegen im Wesentlichen aufgrund geleisteter Anzahlungen im Zusammenhang mit der Bestellung von fünf B777F-Frachtflugzeugen auf insgesamt 198 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 129 Mio. EUR (Vorjahr: 139 Mio. EUR) unter anderem auf den Kauf von Reservetriebwerken sowie Darlehensgewährungen an Beteiligungen. Das Geschäftsfeld Catering verminderte seine Investitionen 2012 auf 46 Mio. EUR (Vorjahr: 74 Mio. EUR). Die Mittel flossen insbesondere in die Sicherung der bestehenden Produktionsstätten. Im Geschäftsfeld IT Services verminderten sich die Investitionen auf 24 Mio. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2011 waren noch Investitionen insbesondere im Zuge der Neuausrichtung des Geschäftsmodells einer Tochtergesellschaft und der damit verbundenen Übertragung von Vermögenswerten angefallen.

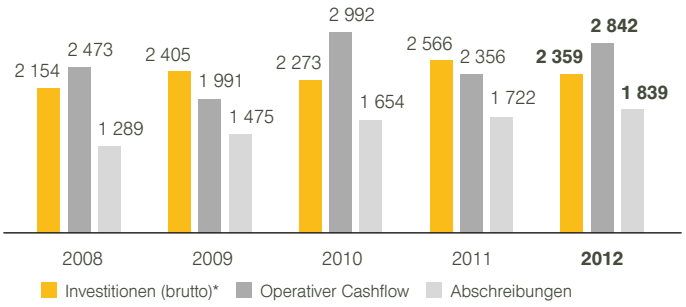
Cashflow

Operativer Cashflow auf 2,8 Mrd. EUR gesteigert

Der operative Cashflow des Konzerns konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr um 486 Mio. EUR (20,6 Prozent) gesteigert werden.

Ausgehend von einem um 593 Mio. EUR höheren Ergebnis vor Ertragsteuern waren in der Cashflow-Ermittlung zahlungsunwirksame Aufwendungen aus Marktwertveränderungen von Finanzderivaten in Höhe von 19 Mio. EUR (Vorjahr: 73 Mio. EUR) zu eliminieren, die keine Auswirkungen auf den operativen Cashflow haben. Zahlungsunwirksame Abschreibungen und der Investitionstätigkeit zuzurechnende Ergebnisse wirkten sich bei der Ermittlung des operativen Cashflows im Vorjahresvergleich mit 592 Mio. EUR hingegen negativ aus. Demgegenüber führten geringere Auszahlungen für Ertragsteuern im Vorjahresvergleich zu einer Entlastung von 231 Mio. EUR. Die Veränderung des Working Capitals wirkte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 199 Mio. EUR positiv auf den operativen Cashflow aus. Seit dem Geschäftsjahr 2011 werden in den Veränderungen des Working Capitals auch die aus externen Pensionsfonds an ehemalige Mitarbeiter geleisteten Rentenzahlungen (83 Mio. EUR; Vorjahr: 95 Mio. EUR) bei der Ermittlung des operativen Cashflows berücksichtigt. So ergab sich ein operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen von 2,9 Mrd. EUR. Aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ermittelte sich ein operativer Cashflow von –82 Mio. EUR.

Investitionen, operativer Cashflow und Abschreibungen in Mio. €



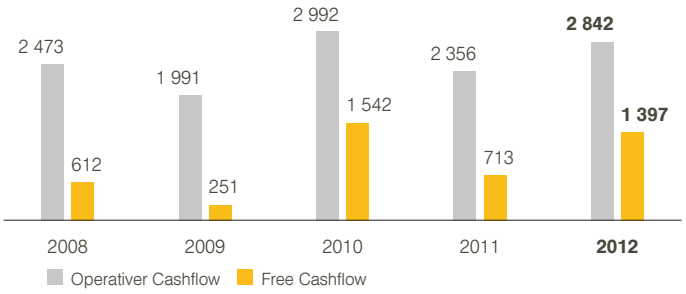
* Ausweis der Investitionen ohne anteilige Jahresergebnisse aus der Equity-Bewertung.

Free Cashflow deutlich auf 1,4 Mrd. EUR gestiegen

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group betrugen 2,4 Mrd. EUR und enthalten die oben ausgeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen sowie reparaturfähige Flugzeugersatzteile.

Durch die Veräußerung von Vermögenswerten einschließlich des Verkaufs nicht konsolidierter Anteile wurden 2012 Einnahmen von 822 Mio. EUR erzielt. Davon stammen 404 Mio. EUR aus dem Verkauf nicht konsolidierter Anteile, von denen 307 Mio. EUR auf den

Operativer Cashflow und Free Cashflow in Mio. €



Verkauf von 3,61 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. und 59 Mio. EUR auf den Verkauf von 1,45 Prozent der Anteile an Fraport entfallen. Weitere Einnahmen resultieren insbesondere aus dem Verkauf von Flugzeugen (218 Mio. EUR), der Veräußerung von Wertpapieren (116 Mio. EUR) sowie erhaltenen Tilgungen auf Ausleihungen (21 Mio. EUR). Die Zins- und Dividendeneinnahmen gingen um 14,5 Prozent auf 388 Mio. EUR zurück. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betrugen somit insgesamt 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,6 Mrd. EUR).

Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit wurde für das Geschäftsjahr 2012 ein deutlich positiver Free Cashflow von 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 713 Mio. EUR) erreicht. Die Innenfinanzierungsquote, das ist der Anteil der aus dem Cashflow finanzierten Investitionen, belief sich auf 120,5 Prozent (Vorjahr: 91,8 Prozent).

Finanzschulden werden gezielt rückgeführt

Im Geschäftsjahr 2012 hat die Lufthansa Group die Politik der mittelfristigen, flexiblen Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen fortgesetzt. Insgesamt wurden 730 Mio. EUR im In- und Ausland ausfinanziert.

Durch den Erwerb von Wertpapieren in Höhe von 1,3 Mrd. EUR und Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (571 Mio. EUR) ergaben sich Nettoabflüsse von 745 Mio. EUR (Vorjahr: Nettozuflüsse von 535 Mio. EUR).

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte insgesamt ein Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 111 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mrd. EUR). Zu Mittelabflüssen trugen gezahlte Dividenden einschließlich Gewinnanteilen von Minderheitsgesellschaftern (131 Mio. EUR) ebenso bei wie Zinsausgaben (449 Mio. EUR) und die regelmäßige Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 637 Mio. EUR. Die neu aufgenommenen Finanzmittel in Höhe von 1,1 Mrd. EUR betrafen im Wesentlichen sechs Schuldscheindarlehen sowie mehrere Flugzeugfinanzierungen und eine begebene Umtauschanleihe in die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile.

5,0 Mrd. EUR flüssige Mittel verfügbar
Die Zahlungsmittel stiegen im Geschäftsjahr um 549 Mio. EUR und betrugen zu Jahresende 1,4 Mrd. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Aufwertungen des Zahlungsmittelbestands von 8 Mio. EUR. Insgesamt betrugen die flüssigen Mittel (einschließlich kurzfristiger Wertpapiere) 5,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,0 Mrd. EUR).

Vermögenslage

Die Bilanzsumme steigt auf 28,4 Mrd. EUR
Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2011 um 338 Mio. EUR auf 28,4 Mrd. EUR. Während die langfristigen Vermögenswerte nur geringfügig um 32 Mio. EUR auf 18,6 Mrd. EUR zulegten, stiegen die kurzfristigen Vermögenswerte um 306 Mio. EUR auf 9,8 Mrd. EUR.

Im langfristigen Vermögen erhöhte sich die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke aufgrund der Zugänge im laufenden Geschäftsjahr um 246 Mio. EUR auf 11,8 Mrd. EUR.

Der Rückgang in der Position Beteiligungen in Höhe von 485 Mio. EUR ist mit 427 Mio. EUR auf den Abgang des 7,61 Prozent-Anteils an der Amadeus IT Holding S.A. zurückzuführen. Der Verkauf von 3,61 Prozent der Anteile erfolgte am 14. November 2012 zum Aktienkurs von 19,00 EUR und führte zu einem Verkaufserlös von 307 Mio. EUR. Die verbleibenden 4,0 Prozent der Anteile wurden mit einem Marktwert von 327 Mio. EUR zur weiteren Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen in den Lufthansa Pension Trust eingebracht. Ein weiterer Rückgang von 50 Mio. EUR resultiert aus dem Verkauf des 1,45 Prozent-Anteils an Fraport. Die Buchgewinne aus den Verkäufen (insgesamt 658 Mio. EUR) wurden in den sonstigen betrieblichen Erlösen ergebniswirksam erfasst. Die erfolgsneutral zu erfassenden Marktwertveränderungen der Anteile an JetBlue führten zu einem Anstieg der Beteiligungen um 14 Mio. EUR.

Die langfristigen Wertpapiere verminderten sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs eines Schuldscheindarlehens um 115 Mio. EUR. Innerhalb der um 436 Mio. EUR gestiegenen Ausleihungen und Forderungen werden Dotierungen in Planvermögen zur Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 592 Mio. EUR erfasst, die gemäß IAS 19 nicht rückstellungsmindernd, sondern

Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	1 039	446	133,0
Abschreibungen / Zuschreibungen	1 925	1 780	8,1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	–739	–25	
Zinsergebnis / Beteiligungsergebnis	224	217	3,2
Gezahlte Ertragsteuern	–34	–265	–87,2
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten	19	73	–74,0
Veränderung des Working Capitals	490	291	68,4
Operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**2 924**	**2 517**	**16,2**
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–82	–161	–49,1
Operativer Cashflow	**2 842**	**2 356**	**20,6**
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	–2 479	–2 562	–3,2
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen / Abgang von Anlagevermögen	646	465	38,9
Zinseinnahmen und Dividenden	388	454	–14,5
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**–1 445**	**–1 643**	**–12,1**
Free Cashflow	**1 397**	**713**	**95,9**
Erwerb / Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds	**–745**	**535**	**–239,3**
Kapitalerhöhung	–	5	–100,0
Aufnahme / Rückführung langfristiger Finanzschulden	469	–681	–168,9
Dividenden	–131	–296	–55,7
Zinsausgaben	–449	–449	0,0
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**–111**	**–1 421**	**–92,2**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	8	9	–11,1
Flüssige Mittel ausgewiesen unter den zur Veräußerung vorgesehenen Vermögenswerten	0	–46	–100,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	**887**	**1 097**	**–19,1**
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	**1 436**	**887**	**61,9**

als „unechte“ Vermögensüberhänge auf der Aktivseite der Konzernbilanz auszuweisen sind. Der Rückgang der Marktwerte langfristiger Finanzderivate (–75 Mio. EUR) entfällt vorwiegend auf Devisen- und Zinssicherungen.

Innerhalb des kurzfristigen Vermögens erhöhten sich die Forderungen geringfügig um 141 Mio. EUR auf 3,6 Mrd. EUR. Die Marktwerte kurzfristiger Finanzderivate (überwiegend aus Treibstoffpreis- und Devisensicherungen) verminderten sich um 199 Mio. EUR. Die flüssigen Mittel, die aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen bestehen, erhöhten sich um 968 Mio. EUR auf 5,0 Mrd. EUR. Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte verminderten sich um 576 Mio. EUR auf 110 Mio. EUR. Im Vorjahr waren hier die Vermögenswerte der bmi ausgewiesen worden. Einzelheiten zur Zusammensetzung dieser Position finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 33“ ab S. 167.

Kapitalstruktur leicht verbessert

Auf der Passivseite betrug das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) zum Bilanzstichtag 8,3 Mrd. EUR und erhöhte sich damit um 3,2 Prozent. Diese Zunahme resultiert vor allem aus dem positiven Nachsteuerergebnis von 1,0 Mrd. EUR. Dem standen Minderungen der neutralen Rücklagen, insbesondere aufgrund negativer Marktwertveränderungen, und Abgänge finanzieller Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 597 Mio. EUR gegenüber. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Abgang des 7,61 Prozent-Anteils an der Amadeus IT Holding S.A. (–419 Mio. EUR) sowie auf um 230 Mio. EUR gesunkene innere Werte von zur Absicherung von Treibstoffpreis- und Währungsrisiken eingesetzten Finanzderivaten zurückzuführen. Darüber hinaus reduzierte sich das Eigenkapital durch Dividendenzahlungen für das Geschäftsjahr 2011 an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und Minderheitsgesellschafter um 131 Mio. EUR. Bei einer gleichzeitig um 1,2 Prozent gestiegenen Konzernbilanzsumme erhöhte sich die Eigenkapitalquote in der Folge auf 29,2 Prozent (Jahresende 2011: 28,6 Prozent). Sie kommt damit sehr nah an die bisherige Zielmarke von 30 Prozent heran.

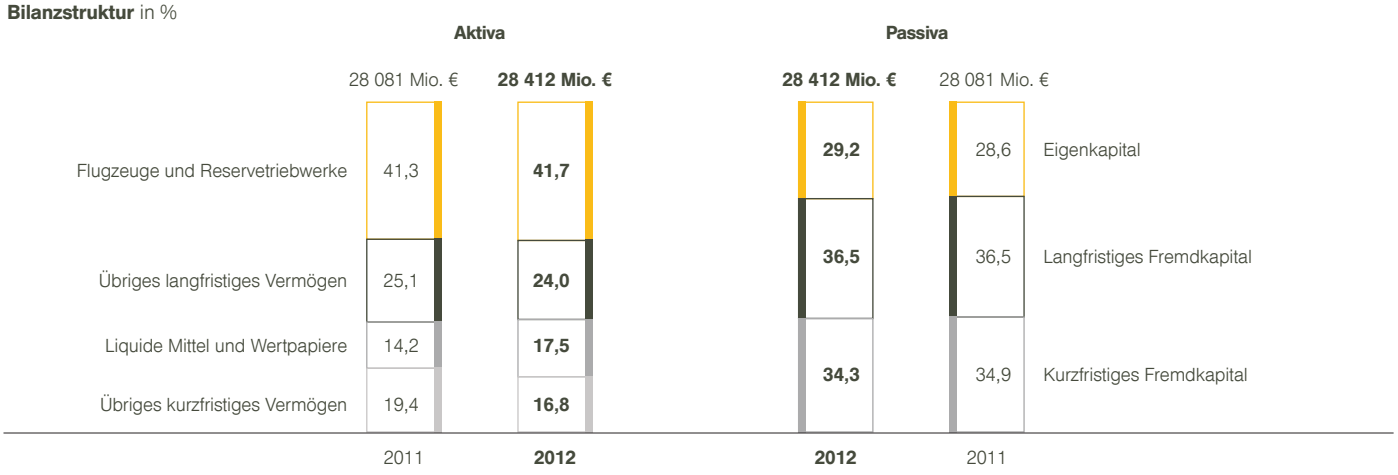
Entwicklung von Ergebnis, Eigenkapital und Eigenkapitalquote

		2012	2011	2010	2009	2008
Ergebnis*	Mio. €	1 003	4	1 143	–22	552
Eigenkapital*	Mio. €	8 298	8 044	8 340	6 202	6 594
Eigenkapitalquote*	%	29,2	28,6	28,4	23,5	29,4

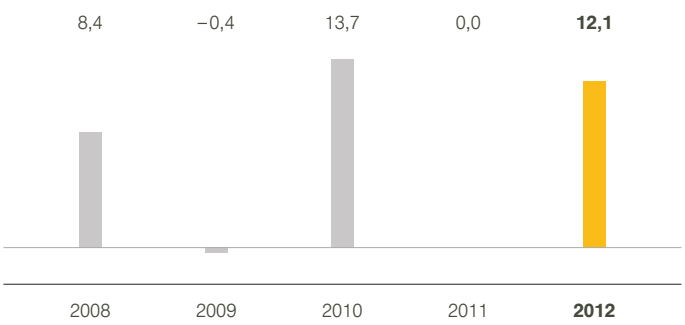
* Inkl. Minderheiten.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich geringfügig um 108 Mio. EUR auf 10,4 Mrd. EUR. Die kurzfristigen Fremdmittel lagen mit 9,7 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau. Innerhalb der langfristigen Verbindlichkeiten verminderten sich die Pensionsverpflichtungen insbesondere aufgrund der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi sowie der Anpassungen der Altersversorgungsregelungen für das Bordpersonal der Austrian Airlines im Rahmen des Flugbetriebsübergangs der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways um insgesamt 89 Mio. EUR. Die Finanzschulden erhöhten sich um 139 Mio. EUR. Der Anstieg der negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente (+95 Mio. EUR) entfiel neben den Marktwertveränderungen bei Devisensicherungen mit 58 Mio. EUR auf den Marktwert der Wandlungsoptionen der im April 2012 begebenen Umtauschanleihe auf die von der Lufthansa Group gehaltenen JetBlue-Anteile. Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen stiegen die Finanzschulden fristigkeitsbedingt um 347 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten legten um 253 Mio. EUR auf 2,6 Mrd. EUR zu. Demgegenüber reduzierten sich die negativen Marktwerte kurzfristiger Finanzderivate (vorwiegend aus Devisensicherungen) um 35 Mio. EUR. In den Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten waren im Vorjahr vor allem die Verbindlichkeiten erfasst, die der zum Verkauf stehenden bmi zuzurechnen waren. Einzelheiten hierzu finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 33“ ab S. 167.

Bilanzstruktur in %



Eigenkapitalrendite in %



Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme beträgt 65,7 Prozent (Vorjahr: 65,1 Prozent). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel decken die langfristigen Vermögenswerte zu 100,0 Prozent (Vorjahr: 98,2 Prozent).

Die Nettokreditverschuldung reduzierte sich auf 2,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,3 Mrd. EUR). Diese errechnet sich dabei als Saldo aus den Bruttofinanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen zuzüglich der jederzeit liquidierbaren langfristigen Wertpapiere.

Berechnung Nettokreditverschuldung und Gearing

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 507	1 456	3,5
Anleihen	2 312	2 119	9,1
Übrige langfristige Finanzschulden	3 091	2 849	8,5
	6 910	**6 424**	**7,6**
Übrige Bankverbindlichkeiten	9	16	−43,8
Konzernkreditverschuldung	**6 919**	**6 440**	**7,4**
Flüssige Mittel	1 436	887	61,9
Wertpapiere	3 530	3 111	13,5
Langfristige Wertpapiere (Liquiditätsreserve)*	–	114	−100,0
Nettokreditverschuldung	**1 953**	**2 328**	**−16,1**
Pensionsrückstellungen	2 076	2 165	−4,1
Nettokreditverschuldung und Pensionen	**4 029**	**4 493**	**−10,3**
Gearing in %	**48,6**	**55,9**	**−7,3 P.**

* Jederzeit liquidierbar.

Das Gearing lag mit 48,6 Prozent (Vorjahr: 55,9 Prozent) weiterhin innerhalb des Zielkorridors von 40 bis 60 Prozent. Es wird aus dem Verhältnis der Nettokreditverschuldung zuzüglich Pensionsrückstellungen zum Eigenkapital ermittelt. Die Dynamische Tilgungsquote hat mit 58,9 Prozent ihren Zielwert von 60 Prozent 2012 nur knapp verfehlt. Eine Zehn-Jahres-Übersicht über die wesentlichen wirtschaftlichen Kennzahlen finden Sie im Kapitel „Zehn-Jahres-Übersicht“ ab S. 214.

Dynamische Tilgungsquote

in Mio. €	**2012**	2011
Operativer Cashflow	2 924	2 517
Veränderung des Working Capitals	−490	−291
Zinseinnahmen	296	336
Zinsausgaben	−449	−449
Erhaltene Dividenden	92	118
Adjustierter operativer Cashflow	**2 373**	**2 231**
Nettokreditverschuldung und Pensionen	**4 029**	**4 493**
Dynamische Tilgungsquote in %	**58,9**	**49,7**

Flotte

Die kontinuierliche Flottenerneuerung schreitet voran

Den mit Abstand größten Vermögenswert in der Bilanz der Lufthansa Group stellt die Flugzeugflotte dar. Als zentraler Bestandteil der Wertschöpfung ist eine moderne und effiziente Flotte maßgeblich für den Erfolg des Konzerns. Gleichzeitig ist eine moderne Flottenstruktur ein bedeutender Bestandteil der Umweltpolitik der Lufthansa Group, nähere Informationen dazu finden Sie im Kapitel „Unternehmerische Verantwortung“ ab S. 100. Der Großteil der Flotte besteht aus Flugzeugen der beiden großen Hersteller Airbus und Boeing. Im Europa- und Regionalsegment werden außerdem Flugzeuge von Bombardier und Embraer eingesetzt.

Die Flotte umfasste zum Bilanzstichtag 627 Flugzeuge mit einem Durchschnittsalter von 11,2 Jahren. Im Vorjahresvergleich bedeutet dies einen Rückgang von neun Flugzeugen (exklusive bmi). Die angebotene Kapazität konnte jedoch durch den Austausch von kleinerem durch größeres Fluggerät stabil gehalten werden. Dies trägt zur Reduzierung der Stückkosten sowie des Treibstoffverbrauchs bei. Ein weiterer Fokus der Umweltpolitik der Lufthansa Group liegt neben niedrigerem CO_2-Ausstoß auf einer deutlichen Verringerung der Lärmemissionen, die durch stetige Investitionen in das Fluggerät ebenfalls weiter vorangetrieben wird.

Die Lufthansa Group setzt bei ihrer Flottenpolitik auf Kontinuität. Der Großteil der Flotte befindet sich weiterhin im Eigentum der fliegenden Gesellschaften, ist finanziell unbelastet und wird um einen geringen Anteil an extern geleasten Flugzeugen ergänzt. So kann bei sinkender Nachfrage umgehend eine Reduzierung des Angebots erfolgen, während bei hoher Nachfrage sofort auf verfügbare Kapazitäten zurückgegriffen werden kann. Die andauernde Modernisierung der Flotte sowie das stringente Kapazitätsmanagement trugen deutlich zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr bei.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden die ersten vier Maschinen des Typs B747-8i ausgeliefert. Das jüngste Mitglied der Lufthansa Flotte zeichnet sich durch eine höhere Treibstoffeffizienz sowie eine um 30 Prozent niedrigere Lärmemission gegenüber dem Vorgängermodell B747-400 aus. Dieser neu gestaltete Flugzeugtyp wird kontinuierlich B747-400-Flugzeuge der Lufthansa Flotte ersetzen und somit deutlich zur langfristigen Stückkostenreduzierung beitragen.

Des Weiteren stießen zwei neue Airbus A380 zur Flotte der Lufthansa Group. Damit erhöhte sich der Bestand des Flaggschiffs der Group auf insgesamt zehn Flugzeuge. Darüber hinaus konnte 2012 der Zugang von 20 Flugzeugen der A320-Familie, sechs A330 sowie neun Regionaljets verzeichnet werden.

Für das Jahr 2013 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von fünf Flugzeugen des Typs B747-8i, eines Airbus A330, 22 Flugzeugen der A320-Familie, vier Embraer 195 sowie zwei Frachtflugzeugen des Typs B777F.

Im Jahr 2012 wurden keine Flugzeugbestellungen getätigt. Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2012 dem Lease von sieben Flugzeugen des Typs A320 durch Austrian Airlines zugestimmt.

Flottenbestellungen Lufthansa Group

		Auslieferungszeitraum
Langstreckenflotte		
7	Airbus A380	2014 bis 2015
15	Boeing 747-8i	2013 bis 2015
5	Boeing 777F	2013 bis 2015
1	Airbus A330	2014
2	Airbus A330	2013 bis 2016
Kurzstreckenflotte		
57	Airbus A320-Familie	2013 bis 2018
6	Airbus A320-Familie	2013 bis 2014
3	Airbus A320-Familie	2013 bis 2016
3	Airbus A320-Familie	2013
Regionalflotte		
30	Bombardier C-Series	2014 bis 2016
4	Embraer EMB190-Familie	2013

Insgesamt sind 133 Flugzeuge bis zum Jahr 2018 bestellt. Den Großteil dieser Bestellung bilden die insgesamt 69 Flugzeuge der A320-Familie zur Erneuerung der Kurz- und Mittelstreckenflotte.

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen
Deutsche Lufthansa AG (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS), Germanwings (4U), Lufthansa CityLine (CLH), Air Dolomiti (EN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2012

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	4U	CLH	EN	EW	LCAG	**Konzernflotte**	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.11	Zugänge 2013 bis 2018	Zusätzliche Optionen
Airbus A310	2[3]								2			–		
Airbus A319	35	7	7	32					81	2	16	–6	7	
Airbus A320	49	27	13						89	15	2	+2	53	
Airbus A321	62	7	6						75	4		–1	9	5
Airbus A330	18	18							36		4	+2	3	2
Airbus A340	48	13	2[2]						63	2	2	–2		
Airbus A380	10								10			+2	7	3
Boeing 737	40		5						45			–35		
Boeing 747	29								29			–1	15	
Boeing 767			6						6	2		–		
Boeing 777			4						4			–	5	5
Boeing MD-11F								18	18			–		
Bombardier CRJ	23[1]				32		1		56		1	–9		
Bombardier C-Series									0			–	30	30
Bombardier Q-Series			14						14			–		
ATR	5[1]					6			11		6	–		
Avro RJ		20			2				22		6	–7		
Embraer	39[1]		3[3]						42	2		–14	4	
Fokker F70			9						9			–		
Fokker F100			15						15			–		
Flugzeuge gesamt	**360**	**92**	**84**	**32**	**34**	**6**	**1**	**18**	**627**	**27**	**37**	**–69**	**133**	**45**

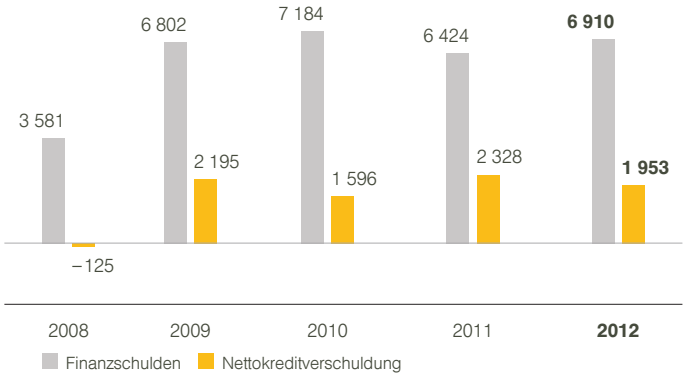
[1] Vermietet an Lufthansa Regionalgesellschaften.
[2] Vermietet an SWISS.
[3] Vermietet an konzernexterne Gesellschaft.

Finanzierung

Konzernfinanzen werden zentral gesteuert und optimiert
Die Lufthansa Group verfügt über ein zentrales Finanzmanagement, in dem alle Zahlungsströme zusammengeführt werden. Überschüssige Liquidität wird angelegt und bei Bedarf werden neue Finanzmittel extern aufgenommen. Durch die konzernweit integrierte Finanz- und Liquiditätsplanung wird sichergestellt, dass der Konzern und seine Geschäftsfelder stets über ausreichend Liquidität verfügen, um flexibel auf operative und strategische Chancen und Herausforderungen reagieren zu können. Das Finanzberichtssystem liefert allen zur Lufthansa Group gehörenden Gesellschaften Informationen über den tatsächlichen Finanzstatus und zu erwartende Zahlungsströme. Jeweils zum Monatsende wird die Planung der Zahlungsströme aller Konzerngesellschaften für die nächsten 24 Monate aktualisiert hinterlegt. Über den konzerninternen Finanzausgleich und ein konzernumfassendes Cash-Managementsystem kann der externe Finanzmittelbedarf des Konzerns reduziert und die Anlage der Liquidität optimiert werden.

Der externe Finanzmittelbedarf der Lufthansa Group wird im Wesentlichen durch die Deutsche Lufthansa AG aufgenommen und durch konzerninterne Darlehen an die Tochtergesellschaften weitergereicht. Nur in Ausnahmefällen schließen Tochtergesellschaften in Abstimmung mit dem Konzernfinanzmanagement direkt externe Finanzierungen ab.

Entwicklung Finanzschulden und Nettokreditverschuldung in Mio. €



Finanzierungsmix schafft Flexibilität und vorteilhafte Konditionen
Die Auswahl der jeweiligen Finanzierungsinstrumente erfolgt vor dem Hintergrund der Lufthansa Finanzstrategie, siehe Kapitel „Finanzstrategie“ ab S. 35. Dabei wird der Finanzierungsmix mit dem Ziel gestaltet, die Finanzierungskonditionen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitenprofil zu wahren und das Portfolio der Kapitalgeber zu diversifizieren.

Dank der guten Unternehmensbonität steht der Lufthansa Group ein breites Spektrum an verschiedenen Finanzierungsinstrumenten zur Verfügung. Dabei spielen Flugzeugfinanzierungen eine wesentliche Rolle, da sie in Kombination mit der Bonität zu sehr vorteilhaften Finanzierungskonditionen führen. Zusätzlich werden regelmäßig erfolgreich Transaktionen am Kapitalmarkt abgeschlossen. Diese diversifizieren damit Kapitalgeber und Finanzierungsinstrumente. Durch die Creditor Relations-Aktivitäten steht die Lufthansa Group im ständigen Austausch mit Fremdkapitalgebern und stärkt somit weiter die bestehende Investorenbasis.

Die Lufthansa Group finanziert sich hauptsächlich in ihrer Bilanzwährung Euro. Dabei sieht die Risikomanagement-Strategie vor, 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten variabel zu verzinsen. Weitere Informationen hierzu sind im Konzernanhang „Erläuterung 47“ ab S. 183 unter „Preisrisiko“ dargestellt. Die aktuelle Finanzierungsstruktur finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 40“ auf S. 178. Für die wesentlichen Finanzverbindlichkeiten der Lufthansa Group existieren keine Financial Covenants.

Darüber hinaus bestehen bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken, die nicht in Anspruch genommen worden sind und sich zum Ende des Geschäftsjahres 2012 auf rund 1,7 Mrd. EUR beliefen. Diese bilateralen Kreditlinien wurden der Deutschen Lufthansa AG traditionell für eine Laufzeit von jeweils einem Jahr zur Verfügung gestellt und turnusmäßig verlängert. Im vierten Quartal des vergangenen Geschäftsjahres hat die Lufthansa Group ihre Politik diesbezüglich geändert. Auslaufende Kreditlinien werden seitdem sukzessive mit einer neuen Laufzeit von zwei Jahren und geringeren Volumina verlängert. Ebenso wird mit im Laufe des Geschäftsjahres 2013 auslaufenden Kreditlinien verfahren. Bis zum Geschäftsjahresende wird ein Gesamtvolumen bilateraler zweijähriger Kreditlinien von 600 bis 700 Mio. EUR angestrebt. Durch diese Änderung soll der Lufthansa Group zukünftig ein geringeres, aber durch die längere Laufzeit deutlich stabileres Kreditlinienvolumen als weitere Liquiditätsreserve zur Verfügung stehen.

Flugzeugfinanzierungen und Kapitalmarkttransaktionen erfolgreich durchgeführt
Im Jahr 2012 wurden eine Reihe von Flugzeugfinanzierungen und Kapitalmarkttransaktionen abgeschlossen.

Die Lufthansa Group hat sich dabei erneut erfolgreich verschiedener Modelle der Flugzeugfinanzierung bedient und über diesen Weg zu sehr vorteilhaften Konditionen insgesamt 542 Mio. EUR aufgenommen. So konnten die weltweit erste Japanese-Operating-Lease (JOL)-Transaktion für einen Airbus A380, die erste JOL-Transaktion für eine Boeing 747-8i und das erste French-Lease-Geschäft für eine B747-8i abgeschlossen werden.

Des Weiteren wurden zwei A380 in besicherte Finanzierungen eingebracht. Sämtliche abgeschlossenen Flugzeugfinanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit kontinuierlich getilgt. Die Vertragslaufzeiten bewegen sich dabei je nach Modell zwischen elf und dreizehn Jahren.

Auch der Schuldscheinmarkt wurde im Berichtszeitraum mit einem Volumen von insgesamt 295 Mio. EUR wieder erfolgreich genutzt. Im Februar 2012 wurden mit einer kleinen Platzierung 50 Mio. EUR mit fünf Jahren Laufzeit aufgenommen. Im Rahmen einer größeren Transaktion über 245 Mio. EUR im Juni 2012 wurden Tranchen mit Laufzeiten von fünf, sieben und zehn Jahren begeben.

Im April 2012 wurde über eine Finanzierungsgesellschaft der Lufthansa Group, die Lufthansa Malta Blues LP, eine Umtauschanleihe über 234,4 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren, trägt einen Kupon von 0,75 Prozent pro Jahr und kann auf Verlangen der Investoren alternativ zum Nominalwert in bar durch eine bestimmte Anzahl von Aktien der JetBlue Airways getilgt werden. Insgesamt unterliegen 46,7 Mio. JetBlue Airways Aktien den Wandlungsrechten aus dieser Anleihe. Dies entspricht beinahe der gesamten Beteiligung der Lufthansa Group an JetBlue Airways.

Die Lufthansa Group hat im November 2012 ihr sogenanntes EMTN-Programm (Euro Medium Term Note Programm oder auch Debt Issuance Program) neu aufgelegt. Dieses Programm ermöglicht es, innerhalb kürzester Zeit Kapitalmarktanleihen zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet.

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es auch im abgelaufenen Jahr nicht. Verschiedene Gesellschaften der Lufthansa Group haben jedoch eine Reihe von Miet- oder Operating-Lease-Verträgen abgeschlossen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um das Leasing von Flugzeugen und die Anmietung von Gebäuden, siehe Konzernanhang „Erläuterung 22“ ab S. 160. Die Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen wurde im Jahr 2012 weitergeführt. Konzernweit wurden 2012 Dotierungen in Höhe von 730 Mio. EUR vorgenommen. Auf die Ausfinanzierung deutscher Pensionsverpflichtungen entfallen Dotierungen in Höhe von 625 Mio. EUR. Davon flossen Dotierungen im Gegenwert von 588 Mio. EUR dem Lufthansa Pension Trust zu. Dabei handelt es sich zum einen um ein Paket von 4 Prozent der Aktien an der Amadeus IT Holding S.A. mit einem Einbringungswert von 327 Mio. EUR und zum anderen um einen Barbetrag von 261 Mio. EUR.

Entwicklung der Ratings

Rating / Ausblick	**2012**	2011	2010	2009	2008
Standard & Poor's	BBB– / stabil	BBB– / stabil	BBB– / stabil	BBB– / negativ	BBB / negativ
Moody's	Ba1 / stabil	Ba1 / stabil	Ba1 / stabil	Ba1 / stabil	Baa3 / stabil

Ratingbeurteilungen unverändert mit stabilem Ausblick

Mit ihren aktuellen Kreditratings ist die Lufthansa Group die am besten bewertete europäische Fluggesellschaft. Im Jahr 2012 haben die Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's ihre Bewertungen bestätigt. Die aktuellen Ratings reflektieren die gute Liquiditätsausstattung sowie die Diversifikation über ein großes Streckennetz und verschiedene Geschäftsfelder der Lufthansa Group. Weitere Details finden Sie in der nachfolgenden Tabelle.

Lufthansa Bewertung der Rating-Agenturen

Standard & Poor's (Dezember 2012)*	**Moody's Investors Service** (Mai 2012)*
Langfristig: BBB– Kurzfristig: A-3 Ausblick: Stabil	Langfristig: Ba1 Kurzfristig: Not Prime Ausblick: Stabil
Stärken	**Stärken**
⊕ Eine der weltweit führenden Fluggesellschaften mit einer starken Position an den Drehkreuzen Frankfurt, München und Zürich	⊕ Eine der größten Fluggesellschaften weltweit mit einem geografisch stark diversifizierten Streckennetz
⊕ Gut diversifiziertes Geschäftsprofil mit Führungspositionen in den Bereichen der Frachtbeförderung, der Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie im Airline-Catering	⊕ Robustes Geschäftsprofil mit diversifizierten Geschäftsbereichen verringert die Abhängigkeit in Bezug auf Industrieschwankungen
⊕ Starke Position im profitablen Langstreckengeschäft und Premium-Verkehr	⊕ Veräußerung der bmi verbessert voraussichtlich die Profitabilität der Lufthansa Group im Jahr 2012
⊕ Gute Liquiditätsausstattung	⊕ Starke Liquiditätsposition
⊕ Managementerfahrung in der flexiblen Anpassung von Kosten und Kapazitäten in Zeiten wirtschaftlichen Abschwungs	⊕ Seit Beginn 2012 konzernweites Programm SCORE, um langfristigen Herausforderungen in der Industrie entgegenzutreten und Synergien und Kostensenkungen zu generieren
Schwächen	**Schwächen**
⊖ Schwaches Branchenumfeld durch geringes Wirtschaftswachstum	⊖ Verhaltene Industrieprognosen und Anstieg der Treibstoffpreise erschweren Profitabilität der Luftverkehrsbranche
⊖ Schwieriges Umfeld, zyklische Industrie, starker Preiswettbewerb und hohe Kapitalintensität	⊖ Kennzahlen verschlechtern sich aufgrund hoher Treibstoffpreise und gestiegenem Pensionsdefizit
⊖ Profitabilität abhängig von volatilen Treibstoffpreisen	⊖ Begrenzte Flexibilität bei der Erhöhung des Anteils an besicherten Finanzierungen
⊖ Wettbewerbsintensiver europäischer und Heimatmarkt	

* Jüngster Bericht.

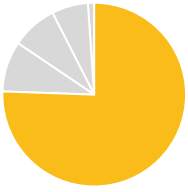
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Umsatz | 23,6 Mrd. € |

Operatives Ergebnis | 258 Mio. € |

↗ Die führende Position als Verbund europäischer Qualitäts-Carrier wird weiter ausgebaut. ↗ Partnerschaften und Joint Ventures werden immer wichtiger. ↗ Die Marktpositionen auf dem Nordatlantik und nach Japan werden verbessert. ↗ Verkehrserlöse steigen in allen Regionen trotz negativer Sondereinflüsse. ↗ Der Umsatz steigt, der operative Gewinn sinkt. ↗ Das Konzernprogramm SCORE wird bei allen Airlines intensiviert.

Anteil am Konzernumsatz 75,8 %



↗ Führender Verbund europäischer Qualitäts-Carrier

Kennzahlen Passage Airline Gruppe

		2012	2011	Veränderung in %	Davon Lufthansa Passage[2] 2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23 559	22 290	5,7	17 261	16 376	5,4
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	704	746	−5,6			
Operatives Ergebnis	Mio. €	258	349	−26,1	−45	116	
Vergleichbare operative Marge	%	1,6	2,1	−0,5 P.	0,3	1,4	−1,1 P.
Segmentergebnis	Mio. €	262	355	−26,2			
EBITDA[1]	Mio. €	1 851	1 667	11,0	1 113	1 121	−0,7
CVA	Mio. €	−340	−122	−178,7			
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 868	2 085	−10,4			
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	55 236	55 361	−0,2	40 622	40 671	−0,1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	55 649	54 946	1,3	40 880	40 252	1,6
Fluggäste	Tsd.	103 051	100 603	2,4	74 740	72 981	2,4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	259 861	258 263	0,6	191 735	191 291	0,2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	204 775	200 376	2,2	149 780	147 869	1,3
Sitzladefaktor	%	78,8	77,6	1,2 P.	78,1	77,3	0,8 P.

[1] Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.
[2] Inkl. Germanwings und Regionalpartnern.

Geschäftstätigkeit und Strategie

Verbund führender Qualitäts-Carrier in Europa
Das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe bildet das Kerngeschäft der Lufthansa Group. In diesem Geschäftsfeld operieren neben der Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings) auch SWISS, Austrian Airlines sowie die Beteiligung Brussels Airlines im Airline-Verbund. Beteiligungen an JetBlue und SunExpress sind ebenfalls Bestandteil der Passage Airline Gruppe. Der Airline-Verbund bietet den Passagieren ein weltweites Streckennetz von derzeit 250 Zielen in mehr als 100 Ländern an. Über die Umsteigeflughäfen in Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bietet der Airline-Verbund mit seiner Multi-Hub-Strategie dem Kunden eine große Auswahlmöglichkeit zur komfortablen Reiseplanung.

Neben einer kontinuierlichen Optimierung innerhalb der einzelnen Fluggesellschaften wird die Zusammenarbeit der Airlines im Verbund weiter konsequent ausgebaut. Dabei werden vor allem durch die Ausschöpfung von Größenvorteilen Synergien erzielt: Gemeinsame Einkaufsinitiativen für Treibstoff, Flugzeuge und Abfertigungsleistungen, die Zusammenlegung von Frachtaktivitäten sowie die Optimierung im Nachbarschaftsverkehr und im gemeinsamen Verbundvertrieb generieren nachhaltige Kosten- und Erlössynergien für die Verbund-Airlines. Daneben wird die Zusammenarbeit mit den Service-Gesellschaften der Lufthansa Group sukzessive intensiviert, um auch geschäftsfeldübergreifende Prozesse stärker zu bündeln und zu optimieren.

Der Airline-Verbund mit seiner zentralen Bedeutung auch für die Service-Gesellschaften steht im Zentrum der Wertschöpfung der Lufthansa Group. Die Zusammenarbeit im Verbund wird vom Konzernvorstand sichergestellt. Er setzte auch im vergangenen Jahr entscheidende Impulse für die weitere verbund- und geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit. Mit dem Verkauf der verlustbringenden Konzerngesellschaft bmi an die IAG im April 2012 verfolgt die Lufthansa Group konsequent ihre Strategie der nachhaltigen Profitabilitätssteigerung. Die Lufthansa Verbund-Airlines sind nach wie vor Branchenführer in Europa.

Der Ausbau der führenden Position als eigenständiger Verbund europäischer Qualitäts-Carrier wird kontinuierlich vorangetrieben. Hierfür stellen die Airlines die wichtigen Aspekte Zuverlässigkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit und professionellen Service in den Mittelpunkt ihres Handelns. Die Verbundgesellschaften sind sich auch ihrer ökologischen Verantwortung bewusst und forcieren durch die Modernisierung ihrer Flotten die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen. Gleichzeitig erreicht die modernisierte, effiziente Flotte niedrigere Stückkosten.

Hierzu leistet auch die neue Boeing 747-8i ihren Beitrag. Lufthansa Passage hat als erste Airline der Welt im Juni 2012 dieses neue Flugzeug in Betrieb genommen. Die Boeing 747-8i besticht durch eine um 15 Prozent höhere Treibstoffeffizienz und um 30 Prozent niedrigere Geräuschemissionen als ihr Vorgängermodell, die B747-400. Bis zum Jahr 2015 werden insgesamt 19 Flugzeuge des neuen Flugzeugtyps den Interkontinentalverkehr der Lufthansa Passage noch kostengünstiger und effizienter gestalten. Ab 2014 wird SWISS mit der C-Series von Bombardier neue Flugzeuge für Europastrecken erhalten, die sich ebenfalls durch einen effizienten Verbrauch auszeichnen. Auch in den übrigen Verbund-Airlines findet eine konsequente Modernisierung der Flotte statt. In 2012 sind dem Airline-Verbund insgesamt 41 Flugzeuge zugegangen, die im Wesentlichen als Ersatz älterer Flugzeuge genutzt werden. Insgesamt reduzierte sich die Flotte der Passage Airline Gruppe im Geschäftsjahr 2012 um neun Flugzeuge. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Abschnitt „Flotte“ ab S. 56.

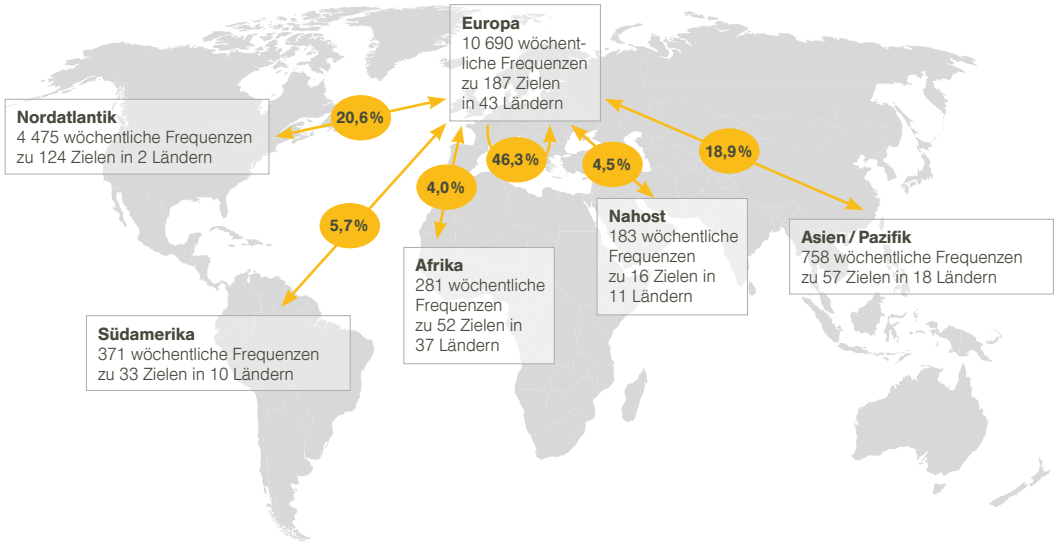
Bedeutung von Joint Ventures nimmt weiter zu
Basierend auf den positiven Erfahrungen des bereits bestehenden Nordatlantik-Joint Ventures mit United Airlines und Air Canada (A++) hat die Lufthansa Passage zum 1. April 2012 auch ein strategisches Joint Venture mit dem Star Alliance-Partner All Nippon Airways implementiert (J+). SWISS und Austrian Airlines werden diesem kommerziellen Europa-Japan Joint Venture im Jahr 2013 beitreten. Der Airline-Verbund hat frühzeitig die zunehmende Bedeutung von solchen engen Partnerschaften mit den wichtigsten Partnern erkannt, um neue Märkte zu erschließen und bestehende Märkte effizienter und mit einem verbesserten Kundenangebot zu bedienen. Die Passage Airline Gruppe wird auch künftig in ihrer globalen Strategie vermehrt auf kommerzielle Joint Ventures setzen.

Das globale Luftfahrtbündnis Star Alliance, dessen Gründungsmitglied die Lufthansa Passage ist, konnte in 2012 sein 15-jähriges Bestehen feiern und erneut das Netzwerk verstärken. Im Berichtszeitraum schlossen sich die lateinamerikanischen Fluggesellschaften AviancaTaca (Kolumbien, El Salvador und Costa Rica) und Copa Airlines (Panama) der Allianz an. Zudem folgte im November der Beitritt der südchinesischen Fluggesellschaft Shenzhen Airlines, die die 2010 entstandene Lücke nach dem Austritt der Shanghai Airlines schließen konnte. Für Mitte 2013 ist der Beitritt der taiwanesischen Eva Air geplant. Star Alliance bleibt damit das führende globale Allianzsystem mit derzeit 1.356 Flugzielen in 193 Ländern.

Absatzmärkte und Wettbewerb

Airlines nutzen neue Konzepte im steigenden Wettbewerb
Durch die stark wachsenden Gesellschaften des Mittleren Ostens wie Emirates, Qatar Airways und Etihad Airways sowie Turkish Airlines in Südosteuropa verschärft sich der internationale Wettbewerb in der Airline-Industrie zunehmend. Neben den europäischen Wettbewerbern Air France-KLM und British Airways/Iberia sowie US-Carriern wie Delta Airlines und American Airlines stellen die Golf-Carrier eine zusätzliche Herausforderung im Interkontinentalverkehr für die Passage Airline Gruppe dar.

Ziele Lufthansa und Verbund-Airlines* und Anteil an den Verkehrserlösen in %



* Frequenzen pro Woche, Lufthansa inkl. Codeshare.

Anteil an den Verkehrserlösen der Passage Airline Gruppe.

Durch die Bündelung ihrer Kräfte in den erwähnten Joint Ventures A++ und J+ hat die Passage Airline Gruppe ihre Marktposition gemeinsam mit ihren Partnern auf dem Nordatlantik und auf den Strecken zwischen Europa und Japan weiter ausgebaut.

Gleichzeitig hat die Lufthansa Passage mit der Neuordnung des Europaverkehrs die Weichen für eine Rückkehr zur Profitabilität in diesem Segment gestellt. Die dezentralen Verkehre in Deutschland – also sämtliche Flüge, die nicht in Frankfurt oder München starten oder landen – werden spätestens bis 2014 ausschließlich von Germanwings durchgeführt. In ihrer neuen Aufstellung ist Germanwings am 1. Januar 2013 erfolgreich als drittgrößte deutsche Airline und als Marktführer an mehreren Standorten in die laufende Integrationsphase gestartet.

SWISS führt 2013 in Genf ein neues Regionalkonzept ein, das durch ein auf den lokalen Markt maßgeschneidertes Produkt- und Servicekonzept eine nachhaltig stabile und profitable Position im Wettbewerb einnehmen soll.

Austrian Airlines geht nach einer intensiven Phase der Restrukturierung gestärkt in das neue Jahr, während Brussels Airlines noch weitere Bemühungen hinsichtlich einer Rückkehr zur Profitabilität unternimmt.

Vertrieb und Kunden

Miles & More – Europas führendes Vielflieger-programm ist weiter auf Wachstumskurs

Miles & More bleibt das branchenführende Kundenbindungsprogramm in Europa und ist im 19. Jahr seines Bestehens auf über 23 Mio. Teilnehmer gewachsen. Miles & More hat mittlerweile 37 Airline-Partner und über 350 kommerzielle Partner. Die Internationalisierung von Miles & More und die weitere Etablierung von Regionalpartnerkonzepten wurden auch 2012 konsequent vorangetrieben.

Die neue Miles & More-IT-Infrastruktur wurde im Februar 2012 erfolgreich eingeführt und bietet damit eine wichtige Grundlage für das weitere Wachstum und die Weiterentwicklung des Programms für die kommenden Jahre. Für iPhone-Nutzer steht eine Miles & More-App zur Verfügung; die Website i www.miles-and-more.com wurde um das Online-Shopping-Portal ProductFinder erweitert, der Online-Meilenrechner um einen Flugprämienberater.

Bei den Airline-Partnern wurde die Statusmeilenvergabe auch auf AviancaTaca und Copa Airlines sowie Germanwings ausgeweitet. Frequent Traveller können sich weiterhin neben Meilen auch über die Anzahl absolvierter Flüge qualifizieren. Für Senatoren in Deutschland wurde die Qualifizierungsschwelle auf 100.000 Meilen gesenkt. Die Meilenvergabe wurde ebenso modernisiert wie die Ansprüche auf Flugprämien. Der Lufthansa WorldShop hat im Jahr 2012 sein zehnjähriges Jubiläum gefeiert und aus diesem Anlass erfolgreich exklusive Sondereditionen aufgelegt.

Geschäftsverlauf

Hohe Treibstoffpreise und volatile Nachfrageentwicklung charakterisieren 2012

Die Abschwächung der weltweiten Konjunktur, die Krisen im Nahen Osten und eine hohe Unsicherheit im Euroraum kennzeichneten den Geschäftsverlauf in 2012. Die Passage Airline Gruppe hat flexibel auf diese Herausforderungen reagiert und trotz der widrigen Umstände mehr Passagiere als im Vorjahr transportiert. Bei gleichzeitig sinkender Zahl von Flugbewegungen konnte dank eines erfolgreichen Kapazitätsmanagements aller Verbund-Airlines die Auslastung der Flugzeuge gesteigert werden. Dennoch blieb das operative Ergebnis der Passage Airline Gruppe unter Vorjahr.

Um den Herausforderungen der Märkte und den schwierigen Rahmenbedingungen auch künftig zu begegnen, werden die eingeleiteten ergebnissteigernden Maßnahmen daher fortgesetzt und weiter intensiviert. Alle Airlines des Verbunds haben ihr Engagement im Rahmen von SCORE kontinuierlich gesteigert, um nachhaltige strukturelle Ergebnisverbesserungen zu erzielen. Detailinformationen zur Geschäftsentwicklung und den eingeleiteten Maßnahmen der einzelnen Gesellschaften finden Sie in den jeweiligen Kommentierungen ab S. 66.

Operative Entwicklung

Absatz, Auslastung und Durchschnittserlöse steigen

Im Geschäftsjahr 2012 beförderte die Passage Airline Gruppe insgesamt 103,1 Mio. Passagiere, was einem Wachstum von 2,4 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode entspricht. Das Angebot wurde im Berichtszeitraum um 0,6 Prozent erhöht, was hauptsächlich auf den weiter voranschreitenden Flotten-Rollover auf größeres Gerät bei der Lufthansa Passage und auf eine Angebotssteigerung von SWISS zurückzuführen ist.

Die Zahl der Flüge ging hingegen um –1,5 Prozent sogar leicht zurück. Da der Absatz mit +2,2 Prozent stärker als das Angebot stieg, konnte der Sitzladefaktor auf nun 78,8 Prozent gesteigert werden, was einem Plus von 1,2 Prozentpunkten entspricht. Dabei konnten alle Airlines der Passage Airline Gruppe ihre Durchschnittserlöse (inklusive Treibstoffzuschlägen und Luftverkehrsteuer) steigern und höhere Sitzladefaktoren verbuchen. Kombiniert mit dem gesteigerten Absatz stiegen die Verkehrserlöse insgesamt um 6,0 Prozent.

Erlöse wachsen in allen Verkehrsgebieten

In allen Regionen konnten die Verkehrserlöse gesteigert werden. Im Verkehrsgebiet Europa wurden Verkehrserlöse in Höhe von 9,9 Mrd. EUR (+6,5 Prozent) erzielt. Die Durchschnittserlöse stiegen dabei um 2,7 Prozent. Das Angebot erhöhte sich um 2,1 Prozent. Gepaart mit einem Absatzwachstum von 3,7 Prozent erhöhte sich der Sitzladefaktor somit um 1,1 Prozentpunkte auf 72,7 Prozent. Im Verkehrsgebiet Amerika wuchsen die Verkehrserlöse mit einem Anstieg um 9,7 Prozent am stärksten und erreichten einen Wert von 5,6 Mrd. EUR. Dabei wuchsen auch die Durchschnittserlöse deutlich (+7,7 Prozent). Obwohl das Angebot leicht um 0,4 Prozent reduziert wurde, stieg der Absatz um 1,9 Prozent an. Folglich stieg der Sitzladefaktor auf 85,4 Prozent an (+1,9 Prozentpunkte). Das Angebot im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik wurde moderat um 0,2 Prozent erhöht. Da der Absatz ein wenig stärker als das Angebot wuchs (+0,7 Prozent), führte dies zu einem Anstieg des Sitzladefaktors auf 81,6 Prozent (+0,5 Prozentpunkte). Die Durchschnittserlöse übertrafen leicht das Vorjahresniveau (+0,7 Prozent), was auch zu einem Anstieg der Verkehrserlöse um 1,4 Prozent führte. Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika wurde das Angebot um 1,8 Prozent reduziert. Da sich der Absatz nur geringfügig um 0,3 Prozent verringerte, stieg der Sitzladefaktor um 1,1 Prozentpunkte auf 73,9 Prozent. Da die Durchschnittserlöse um 2,7 Prozent stiegen, wurde trotz des niedrigeren Absatzes ein Anstieg der Verkehrserlöse um 2,5 Prozent erzielt.

Entwicklung der Verkehrsgebiete
Passage Airline Gruppe*

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2012	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in P.
Europa	9 934	6,5	81 827	2,8	90 480	2,1	65 754	3,7	72,7	1,1
Amerika	5 637	9,7	9 086	1,2	79 141	–0,4	67 585	1,9	85,4	1,9
Asien / Pazifik	4 065	1,4	6 198	0,0	59 399	0,2	48 458	0,7	81,6	0,5
Nahost / Afrika	1 823	2,5	4 762	2,5	25 975	–1,8	19 187	–0,3	73,9	1,1
Linienverkehr	**21 459**	**6,0**	**101 874**	**2,4**	**254 995**	**0,5**	**200 984**	**2,0**	**78,8**	**1,2**
Charter	307	7,7	1 177	2,4	4 866	9,6	3 791	14,8	77,9	3,5
Gesamtverkehr	**21 766**	**6,0**	**103 051**	**2,4**	**259 861**	**0,6**	**204 775**	**2,2**	**78,8**	**1,2**

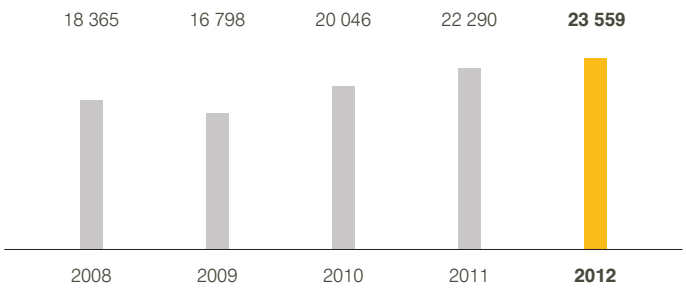
* Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz wächst um 5,7 Prozent

Die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds stiegen infolge der gestiegenen Verkehrsleistungen auf insgesamt 21,8 Mrd. EUR und lagen damit um 6,0 Prozent über dem Vorjahr. Neben der um 2,2 Prozent gestiegenen Absatzmenge wirkten sich der stärkere US-Dollar mit 2,7 Prozent und höhere Preise mit 1,1 Prozent positiv auf die Erlösentwicklung aus. Die Umsatzerlöse legten insgesamt um 5,7 Prozent auf 23,6 Mrd. EUR zu. Die sonstigen operativen Erträge reduzierten sich deutlich um 16,1 Prozent auf 927 Mio. EUR. Dieser Rückgang ist vor allem auf im Vorjahreszeitraum angefallene Sondererträge (Rückerstattungen von Flugsicherungsgebühren und erhaltene Kompensationszahlungen) sowie geringere Kursgewinne (–52 Mio. EUR) zurückzuführen. Insgesamt erhöhten sich die operativen Gesamterlöse um 4,7 Prozent auf 24,5 Mrd. EUR.

Umsatz Passage Airline Gruppe in Mio. €



Aufwendungen steigen um 5,1 Prozent

Die operativen Aufwendungen stiegen um 5,1 Prozent auf 24,2 Mrd. EUR. Diese Zunahme war durch den deutlichen Anstieg des Materialaufwands um 8,3 Prozent auf 15,7 Mrd. EUR geprägt. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem die um 19,1 Prozent gestiegenen Treibstoffkosten.

Aufwendungen Passage Airline Gruppe

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	15 749	14 542	8,3
davon Treibstoff	6 870	5 769	19,1
davon Gebühren	4 913	4 731	3,8
davon Technikleistungen	1 782	1 909	–6,7
davon Operating Lease	113	136	–16,9
Personalaufwand	3 945	3 874	1,8
Abschreibungen	1 415	1 350	4,8
Sonstiger operativer Aufwand	3 119	3 280	–4,9
davon Agenturprovisionen	357	359	–0,6
davon Fremdpersonal	609	577	5,5
Summe operative Aufwendungen	**24 228**	**23 046**	**5,1**

Neben den (nach Sicherung) um 12,8 Prozent höheren Treibstoffpreisen wirkte sich auch der stärkere US-Dollar mit 8,4 Prozent aufwandssteigernd aus, während die gesunkene Menge den Aufwand um 2,1 Prozent entlastete. Auch die Gebührenbelastung erhöhte sich, und zwar um 3,8 Prozent auf 4,9 Mrd. EUR. Neben den gestiegenen Fluggastgebühren (+8,8 Prozent) sind die Entwicklungen der Sicherheitsgebühren (+9,4 Prozent), der Start- und Landegebühren (+4,8 Prozent) sowie der Flugsicherungsgebühren (+2,8 Prozent) hervorzuheben. Die übrigen bezogenen Leistungen gingen im Wesentlichen infolge geringerer Technikleistungen um 3,5 Prozent auf 3,6 Mrd. EUR zurück.

Bei einer im Jahresdurchschnitt um 1,3 Prozent auf 55.649 erhöhten Mitarbeiterzahl nahm der Personalaufwand um 1,8 Prozent auf 3,9 Mrd. EUR zu. Einem Anstieg bei Löhnen und Gehältern von 2,5 Prozent stand dabei ein Rückgang bei den übrigen Personalaufwendungen gegenüber. Wesentliche Ursachen hierfür waren die im Rahmen des Flugbetriebsübergangs der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways vereinbarten Anpassungen der Altersversorgungsregelungen für das Bordpersonal der Austrian Airlines sowie Effekte aus der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi.

Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr und im laufenden Jahr neu zugegangenen Flugzeuge um 4,8 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR.

Die sonstigen operativen Aufwendungen verringerten sich um 4,9 Prozent auf 3,1 Mrd. EUR. Gesunkenen Kursverlusten (–203 Mio. EUR) standen insbesondere höhere indirekte Personalaufwendungen (+32 Mio. EUR) sowie gestiegene Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen (+34 Mio. EUR) gegenüber.

Operativer Gewinn sinkt auf 258 Mio. EUR

Das operative Ergebnis der Passage Airline Gruppe blieb trotz gestiegener Verkehrsleistungen deutlich hinter dem Vorjahreswert zurück. Das Geschäftsfeld erzielte einen operativen Gewinn von 258 Mio. EUR, nachdem im Vorjahr noch ein Ergebnis von 349 Mio. EUR erwirtschaftet worden war. Dabei verzeichnete die Lufthansa Passage den stärksten Ergebnisrückgang, aber auch die SWISS blieb deutlich hinter ihrem Vorjahreswert zurück. Austrian Airlines erzielte – auch beeinflusst durch Sondereffekte aus dem Flugbetriebsübergang der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways – demgegenüber zum ersten Mal seit ihrer Zugehörigkeit zur Passage Airline Gruppe einen positiven operativen Ergebnisbeitrag. Erläuterungen zu den Ergebnissen der einzelnen Airlines finden Sie in den nachfolgenden Abschnitten ab S. 66.

Die übrigen Segmenterträge von 157 Mio. EUR (+6 Mio. EUR) entfielen im Wesentlichen auf Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen (26 Mio. EUR) sowie Erträge aus Rückstellungsauflösungen von 124 Mio. EUR (+10 Mio. EUR). Die übrigen Segmentaufwendungen betrugen 138 Mio. EUR (+27 Mio. EUR).

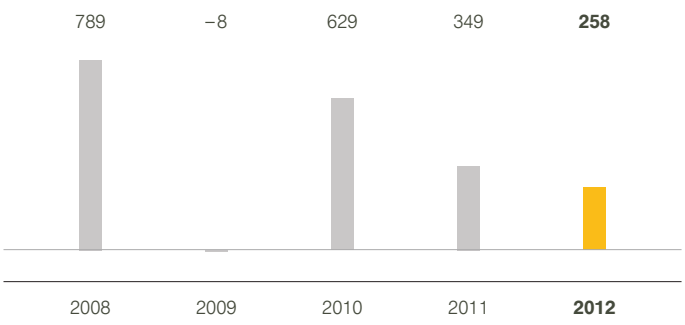
Außerplanmäßige Abschreibungen (104 Mio. EUR) entfielen mit 102 Mio. EUR auf sechs Boeing 747-400, einen Airbus A340-300, zwei B737-800, neun B737-300, zwei A319-100 und einen A310-300, die stillgelegt oder zur Veräußerung vorgesehen sind.

Darüber hinaus entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 27 Mio. EUR auf vier der vorgenannten Boeing 747-400, einen Airbus A330-200, zwei der vorgenannten B737-800 sowie drei weitere B737-800, einen Canadair Regional Jet 200 und fünf Avro RJ sowie reparaturfähige Flugzeugersatzteile, die in der Konzernbilanz unter zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von –15 Mio. EUR (Vorjahr: –34 Mio. EUR) betraf insbesondere SN Airholding (–30 Mio. EUR) und SunExpress (–6 Mio. EUR) sowie die erstmalig nach der Equity-Methode bewertete Terminal 2 GmbH & CO OHG (22 Mio. EUR). Insgesamt verminderte sich das Segmentergebnis um 93 Mio. EUR auf 262 Mio. EUR.

Segmentinvestitionen gehen zurück
Die Segmentinvestitionen gingen um 217 Mio. EUR auf 1,9 Mrd. EUR zurück. Sie betrafen im Wesentlichen Investitionen in die Flotte und umfassten insgesamt 44 Flugzeuge: vier Boeing 747-8i, zwei Airbus A380, sechs A330, sechs A321, neun A320, fünf A319, zwei B767, neun Embraer 195 und eine ATR 72.

Mehrperiodenübersicht zeigt eine erhebliche Volatilität
In der Mehrperiodenübersicht werden einerseits die Ertragskraft und damit die Wichtigkeit der Passage Airline Gruppe für die Lufthansa Group, andererseits die konjunkturellen Einflüsse auf die Ergebnisentwicklung deutlich erkennbar. Trotz Finanzkrise erreichte die Passage Airline Gruppe im Jahr 2008 ein hohes operatives Ergebnis, im Geschäftsjahr 2009 wirkte sich die weltweite Wirtschaftskrise dann aber stark belastend aus. Schon im ersten Jahr nach der Krise erholte sich das Geschäftsfeld und erzielte wieder einen signifikanten operativen Gewinn. In 2011 und im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 wirkten sich wiederum die eingetrübten konjunkturellen Rahmenbedingungen und ein Ölpreis auf hohem Niveau deutlich auf die Ergebnisrechnung der Passage Airline Gruppe aus.

Operatives Ergebnis Passage Airline Gruppe in Mio. €



Prognose

Interne und externe Faktoren beeinflussen Ergebnisentwicklung erheblich
Die Steigerung der Verkehrserlöse und der, von Treibstoff und Gebühren abgesehen, nur moderate Anstieg der Kosten im abgelaufenen Geschäftsjahr sind erfreulich. Die Entwicklung zeigt jedoch, dass die Abhängigkeit der Ergebnisse von Kostenpositionen, die außerhalb der Kontrolle des Managements liegen, derzeit noch zu hoch ist. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass aufgrund der volatilen Entwicklung der Treibstoffpreise im zweiten Halbjahr keine Sicherungswirkung mehr bei den Treibstoffkosten bestand. So wurden die ergebnisverbessernden Maßnahmen in anderen Positionen durch gestiegene Treibstoffkosten im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut überkompensiert. Dies verdeutlicht den Handlungsdruck im Kerngeschäft der Lufthansa Group.

Im Fokus liegt daher auch weiterhin, die strukturelle Profitabilität der Airlines weiter zu erhöhen. Dies geschieht durch umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen genauso wie durch die laufende Modernisierung der Flotte hin zu effizienteren Flugzeugen mit strukturell geringeren Stückkosten. Sowohl die Restrukturierung als auch die Modernisierung sind jedoch mit Kosten verbunden, die zunächst belastend auf die Ergebnisse der Passage Airline Gruppe wirken werden. Die Verbesserung der Ergebnisse wird daher nicht unmittelbar in vollem Maße sichtbar werden.

Insgesamt wird für die Passage Airline Gruppe 2013 und 2014 bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen jeweils eine moderate Steigerung von Umsatz und operativem Gewinn erwartet. Mit einem bedeutenden Anstieg der Profitabilität ist erst zu einem späteren Zeitpunkt beim Abschluss von SCORE und der Finalisierung der Produktinvestitionen zu rechnen.

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

Unterstützend werden die Airlines ihr striktes Kapazitätsmanagement mit weitgehendem Verzicht auf ein Flottenwachstum beibehalten. Die Passage Airline Gruppe plant für 2013 eine Angebotsausweitung von 1,0 Prozent bei einer nahezu unveränderten Anzahl von Flugzeugen. Informationen zu den Maßnahmen und Ausblicken der einzelnen Gesellschaften finden sich in den jeweiligen Kommentierungen auf den folgenden Seiten.

Lufthansa Passage

Herausforderungen des Markts wird durch striktes Kapazitätsmanagement begegnet

Lufthansa Passage setzt ihren Fokus unverändert auf die nachhaltige Steigerung der Profitabilität. Sie wird mit zukunftsfähigen Strukturen ihren Status als weltweit führende europäische Qualitäts-Airline mit Premium-Anspruch ausbauen. Darüber hinaus ist sie mit Germanwings als Qualitäts-Carrier im Low-Cost-Segment gut in der deutschen Fläche außerhalb der Hubs etabliert.

Die Krise in Europa und das abgeschwächte Wachstum in der Region Asien/Pazifik haben die Geschäftsentwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr beeinträchtigt. Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen hat Lufthansa Passage durch einen Verzicht auf das ursprünglich geplante Wachstum und eine Beschleunigung der Flottenmodernisierung zwar eine positive Entwicklung der Durchschnittserlöse erzielt. Trotz aller Anstrengungen konnten die Kostentreiber Treibstoff und Gebühren sowie die Auswirkungen des Streiks des Kabinenpersonals aber nicht durch die höheren Erlöse kompensiert werden. Für das Gesamtjahr wurde daher ein negatives operatives Ergebnis ausgewiesen.

Lufthansa Passage hat in diesem schwierigen Umfeld ihr Streckennetz im Winterflugplan überwiegend stabil gehalten. Die Kunden können auf das gewohnt dichte Angebot zählen. Die neue Flugplanperiode umfasst unverändert 199 Ziele in 81 Ländern (Vorjahreszeitraum: 199 Ziele in 82 Ländern). Durchschnittlich bietet Lufthansa Passage ihren Kunden im Winter jede Woche 11.628 Flüge an. Im Vergleich zum Winterflugplan des Vorjahres reduzierten sich damit die Anzahl der eingesetzten Flugzeuge und die Flugbewegungen um 5,6 Prozent (Vorjahr: 12.322 Flüge).

Strategische Weichen im Direktverkehr werden gestellt

Die Lufthansa Passage reagiert weiterhin konsequent auf den Wettbewerb durch Low-Cost-Carrier im deutschen und europäischen Direktverkehr. Ab dem 1. Januar 2013 werden die direkten Europaverkehre der Lufthansa Passage außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München kommerziell und organisatorisch mit Germanwings in einer Gesellschaft auf Basis der Germanwings GmbH zusammengeführt. Die Lufthansa Group Regionaltochter Eurowings GmbH wird künftig in deren Auftrag fliegen, sodass Germanwings mit einer Flotte von rund 90 Flugzeugen die Punkt-zu-Punkt-Verkehre in Deutschland und Europa abdecken wird. Im Geschäftsjahr 2013 sollen bereits mehr als 18 Mio. Passagiere befördert werden. Mit der neuen Germanwings entsteht die drittgrößte deutsche Fluggesellschaft, die insgesamt 110 Ziele in Europa bedienen wird. Die Gesellschaft wird als Qualitäts-Carrier im Low-Cost-Segment mit einem innovativen, hochwertigen Produkt- und Markenkonzept das weltweite Streckennetz der Passage Airline Gruppe gezielt ergänzen und den Kunden auch außerhalb der großen Drehkreuze Frankfurt und München ein möglichst umfassendes Streckennetz anbieten.

Gleichzeitig wird auch die kontinuierliche Reduzierung der Flottenvielfalt und der Anzahl der Operator im Konzern fortgeführt. Lufthansa Passage beendet mit dem Ablauf des Sommerflugplans 2012 die Kooperation mit der ehemaligen Contact Air und zum Winterflugplan 2013/2014 auch die Zusammenarbeit mit Augsburg Airways. Die Lufthansa Passage setzt damit ihre in 2009 begonnene Restrukturierung im Regionalverkehr fort, zu der ein Wechsel auf größeres, kostengünstigeres Fluggerät einen wesentlichen Beitrag leistet.

Wichtige Projekte im Rahmen des Konzernprogramms SCORE initiiert

Die Anstrengungen im Rahmen des Konzernprogramms SCORE wurden in der Lufthansa Passage weiter intensiviert. Um die angestrebte Profitabilität nachhaltig zu erreichen, sind zahlreiche Projekte initiiert worden, die das operative Ergebnis bis Ende 2015 kontinuierlich verbessern sollen. Neben der Zusammenführung der dezentralen Verkehre der Lufthansa Passage und Germanwings sowie der Restrukturierung des Regionalverkehrs sind die beiden Projekte SPRINT und Shape! wichtige Bausteine dieses Maßnahmenpakets. Diese sollen vor allem die Wettbewerbsposition gegenüber den Low-Cost-Carriern und Konkurrenten aus dem Mittleren Osten stärken.

Im Projekt SPRINT (Steigerung der Profitabilität des Interkontinentalverkehrs), das durch eine 10-prozentige Stückkostenreduzierung auf der Langstrecke bis 2015 einen wesentlichen Beitrag zur Ergebnisverbesserung leisten soll, sind bereits zahlreiche Maßnahmen in Vorbereitung. Neben den Initiativen zur Optimierung des Treibstoffverbrauchs sowie der stärkeren Saisonalisierung des Flugplans wurden Maßnahmen zur Erhöhung der Earning Capacity, der Steigerung der Flottenproduktivität und der Verkürzung von Bodenzeiten sowie Untersuchungen zu neuen Wartungskonzepten gestartet. Um das Ergebnis der Lufthansa Passage nachhaltig zu verbessern, soll mit dem Projekt Shape! bei allen nicht fliegenden Bereichen die Effizienz in der Ablauforganisation gesteigert werden. Hierzu werden die bestehenden Tätigkeiten in den Fachbereichen systematisch auf ihre Notwendigkeit sowie eine Vereinfachung und Verschlankung der Abläufe hin untersucht.

Management und Organisation werden an aktuelle Herausforderungen angepasst

Zum 1. Juni 2012 wurde das neue Passagevorstandsressort Personal und Infrastrukturleistungen unter der Leitung von Peter Gerber eingerichtet. Dieses Ressort beinhaltet die Bereiche Personal und Commercial Airport Relations und bündelt sowohl die strategische als auch die funktionale Kompetenz für alle

boden- und bordbezogenen Personalthemen. In der Verantwortung von Dr. Roland Busch liegt weiterhin das um den Bereich Business Development Passage ergänzte und in Finanzen und Information Management umbenannte Ressort. Die weitere Entwicklung hin zu größerer Eigenständigkeit der Lufthansa Passage erfordert eine Fokussierung der kaufmännischen Steuerungsfähigkeit sowie die intensivere Integration der strategischen und finanzwirtschaftlichen Ausrichtung.

Eröffnung des neuen Flugsteigs A-Plus ermöglicht weiteres Wachstum in Frankfurt

Zur Festigung der Marktposition im Heimatmarkt Europa trägt der Ausbau der Infrastruktur in Deutschland, dem größten Einzelmarkt der Lufthansa Passage, bei. Bereits mit Öffnung der neuen Landebahn am Frankfurter Flughafen im Oktober 2011 konnte die operative Pünktlichkeit für die Kunden verbessert werden. Mit der planmäßigen Inbetriebnahme der Westerweiterung des Terminals 1, dem neuen Flugsteig A-Plus, können am größten deutschen Luftverkehrsdrehkreuz nun 6 Mio. Passagiere pro Jahr zusätzlich abgefertigt werden. Das 700 Mio. EUR teure Gebäude wurde von Fraport gebaut und steht exklusiv den Verbund-Airlines der Lufthansa Group sowie ihren Partnern des Luftfahrtbündnisses Star Alliance zur Verfügung. Es ist insbesondere auf die Abfertigung von Großraumflugzeugen wie dem Airbus A380 oder der Boeing 747 ausgelegt.

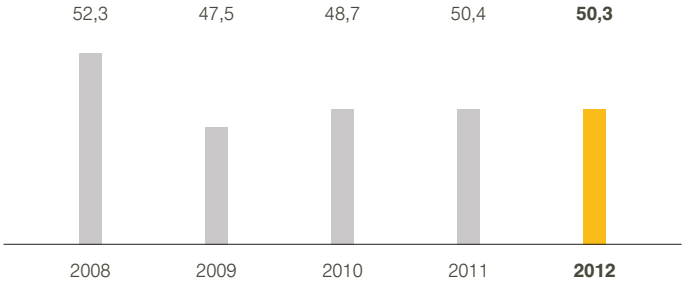
Der neue Flugsteig vereinfacht und beschleunigt die Umsteigeprozesse für unsere Kunden am wichtigsten Drehkreuz der Lufthansa Passage erheblich. Die Mindestumsteigezeit bei vielen Anschlussverbindungen kann von aktuell 60 auf 45 Minuten gesenkt werden. Darüber hinaus stehen unseren Kunden zusätzlich eine First Class-, zwei Senator- und zwei Business-Lounges zur Verfügung. Durch die Realisierung dieser dringend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen konnte unmittelbar die Performance und Qualität des Hubs signifikant verbessert werden. Gleichzeitig wurden nun Rahmenbedingungen für langfristige Wachstumsperspektiven der Lufthansa Passage am Standort Frankfurt geschaffen.

Zufriedenheit der Kunden wächst auf hohem Niveau

Die Investitionen der Lufthansa Passage in Produkte und Services werden auch von den Kunden honoriert. Mit Hilfe des CPI (Customer Profile Index) misst Lufthansa Passage seit über einem Jahrzehnt kontinuierlich und systematisch die Passagierzufriedenheit. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Kundenzufriedenheit 2012 auf 7.733 Punkte (+2). Die Beurteilungen des Flugplans, der Pünktlichkeit, des Bodenprodukts sowie der generellen Einstellung zu Lufthansa Passage haben sich weiter verbessert.

Um die Zufriedenheit der Kunden weiter zu steigern, erweitert Lufthansa Passage ihr Produktportfolio und wird ihre gesamte Interkontinentalflotte mit einer Premium Economy Class ausstatten. Durch das deutlich aufgewertete Premium Economy-Produkt wird die Lücke zwischen dem gehobenen Segment der Business Class mit dem zu einer horizontalen Liegefläche verwandelbaren Sitz einerseits und der klassischen Economy Class andererseits gefüllt. Durch diese Produktneuerung werden sowohl komfortorientierte Privatreisende als auch Geschäftsreisende angesprochen, deren Reiseordnungen das Fliegen in der Business Class nicht vorsehen.

Premium-Anteil an Interkontinental-Verkehrserlösen Lufthansa Passage
in %



Lufthansa Passage ist bei der Kundenbefragung der Firma ServiceValue zu Deutschlands „Service Champion 2012“ in der Kategorie Fluggesellschaft gewählt worden. Damit setzte sich Lufthansa Passage gegen Konkurrenten wie Air Berlin, Singapore Airlines und Emirates durch. Im jüngsten Rating von Skytrax, dem wichtigen, auf Luftfahrt spezialisierten Institut zur Qualitätsprüfung von Fluglinien, erhielt die Lufthansa Passage als eine von nur wenigen Airlines weltweit die Bestnote „Fünf Sterne“ für ihr First Class-Produkt.

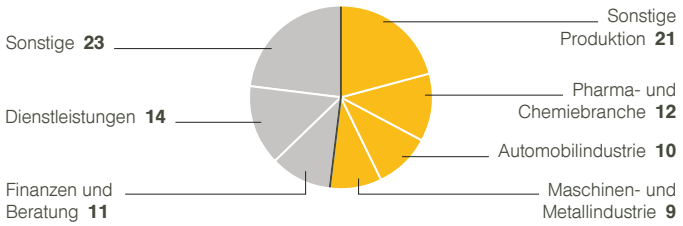
Am 28. September 2012 wurde Lufthansa Passage mit dem ersten Preis des anerkannten Magazins „Business Traveller Asia/Pacific“ in der Kategorie „Beste Europäische Airline“ gekürt. In insgesamt 55 Kategorien werden die Unternehmen der Reise- und Tourismusindustrie von den Lesern der Zeitschrift für Geschäftsreisende prämiert. Lufthansa Passage wurde zum ersten Mal mit diesem Preis ausgezeichnet, der seit 21 Jahren alljährlich an die Besten der Branche verliehen wird.

Flotte, Bord- und Bodenprodukt werden durch hohe Investitionen gestärkt

Lufthansa Passage investiert auch weiterhin erheblich in die Flottenmodernisierung. So wurden 2012 unter anderem zwei weitere Airbus A380 und die ersten vier Boeing 747-8i in Dienst genommen. Die Verbesserungen ihrer Produkte treibt Lufthansa Passage voran und wird in diese bis Ende 2016 rund 3 Mrd. EUR investieren. Dazu gehört auch der neue Business Class-Sitz, der erstmals 2012 auf der neuen B747-8i sowie auf den Neuauslieferungen der A330-300 eingeführt wurde. Damit alle Kunden auf interkontinentalen Strecken in den Genuss der neuen Produkte kommen, soll die komplette Langstreckenflotte der Lufthansa Passage bis Ende 2014 sukzessive mit der neuen Business Class und allen weiteren Produktinnovationen ausgestattet werden.

Zu den weiteren Neuerungen zählt auch das umfangreiche Inflight Entertainment-Programm. Es wird mit Sports 24 erstmalig um einen integrierten Live-TV-Kanal ergänzt. Das Sendesignal gelangt über Lufthansa FlyNet per Satellit direkt an Bord und von dort in das Entertainment-System. Der Service, über den bereits drei in 2012 ausgelieferte Airbus A330 verfügen, ist für die Fluggäste kostenfrei.

Branchenzusammensetzung Firmenkunden der Lufthansa Passage in %



Geschäftsreisende und Firmenkunden haben große Bedeutung für die Vertriebsstrategie

Die Erlöse im Segment der Firmenkunden sind 2012 um 2 Prozent gesunken. Der weiterhin hohe Anteil des Firmenkundengeschäfts am Gesamtumsatz von 38,6 Prozent bezeugt die führende Position der Lufthansa Passage in der Industrie. Das Firmenkundenportfolio ist über mehrere Industrien breit diversifiziert. Durch den hohen Anteil an Geschäftsreisenden sind die First und Business Class-Erlöse um 0,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Seit September genießen Reisende der Business Class sowie HON Circle Member, Senatoren und Star Gold Karteninhaber auch auf Kontinentalflügen wieder das Priority-Boarding. Sie werden von einem Mitarbeiter persönlich „geboarded", gelangen ohne Wartezeit in der Fluggastbrücke an Bord und profitieren beim Verstauen ihres Handgepäcks von freien Staufächern über ihren Sitzen.

Operativer Verlust trotz gestiegener Erlöse

Lufthansa Passage hat in 2012 einen Passagierzuwachs in Höhe von 2,4 Prozent gegenüber Vorjahr verzeichnet. Die Anzahl der Flüge ging dabei um 1,3 Prozent auf 723.486 zurück. Im Wesentlichen durch den Austausch von altem in modernes und effizientes Fluggerät konnte das durchschnittliche Sitzplatzangebot je Flug jedoch leicht erhöht werden. Die angebotenen Sitzplatzkapazitäten liegen daher in etwa auf Vorjahresniveau (+0,2 Prozent). Der Sitzladefaktor stieg um 0,8 Prozentpunkte an.

Die Umsatzerlöse stiegen auf 17,3 Mrd. EUR (+5,4 Prozent). Die erwirtschafteten Verkehrserlöse wuchsen um 5,9 Prozent, die Durchschnittserlöse je verkauftem Passagierkilometer um 4,6 Prozent. Der deutliche Anstieg der Treibstoffkosten (+787 Mio. EUR) und die Gebührenerhöhungen – insbesondere der Deutschen Flugsicherung (DFS) und bei Fraport – sowie die Auswirkungen des Streiks der Flugbegleiter haben die positive Erlösentwicklung allerdings überkompensiert. Das operative Ergebnis der Lufthansa Passage lag 2012 bei –45 Mio. EUR (Vorjahr: 116 Mio. EUR). Die vergleichbare operative Marge betrug 0,3 Prozent (Vorjahr: 1,4 Prozent).

Prognose

Den Herausforderungen des konjunkturellen Umfelds wird die Lufthansa Passage auch künftig durch ein flexibles Kapazitätsmanagement begegnen. Das Angebot auf der Langstrecke wird trotz einer reduzierten Flotte aufgrund des Einsatzes größeren Fluggeräts moderat um 2,9 Prozent wachsen. Um den Konjunkturabschwächungen in verschiedenen europäischen Ländern entgegenzuwirken, werden die Anzahl eingesetzter Flugzeuge und die angebotenen Sitzkilometer im Deutschland- und Europaverkehr hingegen um 2,6 Prozent reduziert. Unterstützt wird das Kapazitätsmanagement durch eine weitere Flexibilisierung des Personaleinsatzes und einen hochproduktiven Einsatz der Flotte. Die fortlaufende Modernisierung der Flotte wird die Treibstoffeffizienz auch weiterhin verbessern. Im Jahr 2013 werden 24 neue Flugzeuge zugehen. Im Gegenzug werden 32 ältere Flugzeuge aus der Flotte genommen. Die Gesamtflotte wird somit bis Ende 2013 um acht Flugzeuge reduziert.

Um die operativen Verluste zu beseitigen, die operativen Ergebnisse deutlich zu steigern und um die nicht beeinflussbaren externen Kostensteigerungen besser ausgleichen zu können, werden die internen Prozesse und Abläufe im Rahmen des SCORE-Programms durch eine Vielzahl von Maßnahmen optimiert. Im Rahmen dieser Projekte werden Synergien identifiziert, Prozessabläufe optimiert und Kosten nachhaltig gesenkt. Mit der Zusammenführung der dezentralen Verkehre unter der Marke Germanwings ist die Restrukturierung dieses nachhaltigen Verlustbringers eingeleitet. Ein operativer Fokus wird auf der Umsetzung dieser Maßnahme sowie der SCORE-Initiativen Shape! und SPRINT liegen.

Für die Jahre 2013 und 2014 geht Lufthansa Passage von einer Steigerung des Umsatzes und einer Verbesserung des operativen Ergebnisses aus. In beiden Jahren werden die Ergebnisse durch investitionsbedingt hohe Projektkosten belastet. Die Steigerung des operativen Ergebnisses soll dennoch auch trotz schwankender externer Kostenfaktoren erreicht werden. Die absolute Höhe des operativen Ergebnisses wird allerdings im besonderen Maße von der Entwicklung der Treibstoffkosten und der Wechselkurse, insbesondere des Euros gegenüber US-Dollar und Japanischem Yen, sowie regulatorischen Einflussfaktoren, wie der weiteren Entwicklung des Handels mit Emissionszertifikaten in der Europäischen Union, abhängen.

SWISS

SWISS*

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4 220	3 942	7,1
Operatives Ergebnis	Mio. €	191	259	–26,3
EBITDA	Mio. €	507	503	0,8
Fluggäste	Tsd.	16 844	16 361	3,0
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	8 378	7 918	5,8

* Inkl. Edelweiss Air.
Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

SWISS ist mit hochwertigem Produkt im Schweizer Markt verankert

In der Schweiz verwurzelt und verankert, pflegt Swiss International Air Lines (SWISS) als nationale Fluggesellschaft die traditionellen Werte wie Qualität, Pünktlichkeit und Gastfreundschaft. Die Zielgruppe von SWISS sind insbesondere Geschäftsreisende. Aber auch im Privatreisebereich ist das Unternehmen als Fluggesellschaft der Schweiz stark vertreten. Die Ferienfluggesellschaft Edelweiss Air ergänzt dieses Angebot erfolgreich. SWISS bietet auf allen Interkontinentalstrecken durchgehend ein Drei-Klassen-Produkt mit First, Business und Economy Class an. Die gesamte Langstreckenflotte ist einheitlich mit der modernen Business Class und den dazugehörigen „Lie-Flat"-Sitzen ausgerüstet.

Standort Genf wird gestärkt

Um die unterschiedlichen Bedürfnisse im Heimatmarkt Schweiz mit dem Drehkreuz Zürich und den Standorten Basel und Genf noch besser zu bedienen, wird SWISS die Präsenz in Genf künftig stärken. Dafür wird eine eigene operative Basis mit Crews aus der Westschweiz eröffnet und ein ergebnisverantwortliches Management-Team zur Marktbearbeitung vor Ort aufgebaut. Die neue lokale Struktur soll es ermöglichen, näher an den Westschweizer Kunden und dem dortigen Markt zu sein und gleichzeitig den Flugbetrieb noch effizienter zu gestalten und die Ergebnislage zu stützen.

SWISS erzielt Passagier-Rekord

Im Winterflugplan 2012/2013 bedient SWISS 69 Destinationen in 37 Ländern. Ab Mai 2013 wird SWISS darüber hinaus eine neue Direktverbindung von Zürich nach Singapur eröffnen. Die Zahl der Interkontinentaldestinationen steigt damit auf 24. Die neue Verbindung nach Peking, die seit Frühjahr 2012 bedient wird, entwickelt sich bei Passagier- und Frachtaufkommen über den Erwartungen. Im Geschäftsjahr 2012 hat SWISS mit 16,8 Mio. beförderten Passagieren den Rekordwert des Vorjahres erneut übertroffen. Die Anzahl der Flüge lag mit 157.963 rund 0,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Das Angebot wurde um 5,0 Prozent erhöht. Der Sitzladefaktor lag im Schnitt bei 82,4 Prozent und damit 1,3 Prozentpunkte über Vorjahr und auf dem höchsten Stand der Unternehmensgeschichte.

SWISS verzeichnet Gewinnrückgang im Geschäftsjahr 2012

Das Geschäftsjahr der SWISS war trotz der positiven Entwicklungen auf der Nachfrageseite geprägt durch zahlreiche belastende Entwicklungen auf der Kostenseite. Die anhaltende Erlösschwäche der gesamten Airline-Branche wird bei SWISS insbesondere durch den starken Kurs des Schweizer Franken verstärkt. Daneben belasteten die hohen Treibstoffpreise, das schwierige wirtschaftliche Umfeld in Europa, die politischen Unruhen im Mittleren Osten und in Afrika sowie die Folgen des Hurrikans Sandy in Nordamerika den Geschäftsverlauf. In diesem Umfeld konnte SWISS ihr Geschäft zwar stabil fortführen. Das operative Ergebnis fiel mit 191 Mio. EUR jedoch deutlich geringer aus als noch im Vorjahr.

SWISS weiterhin auf nachhaltigem Wachstumskurs

SWISS World Cargo, die die Frachtkapazitäten von SWISS vermarktet, trägt mit 10,7 Prozent Umsatzanteil maßgeblich zum Erfolg von SWISS bei. Die Geschäftsentwicklung bei SWISS World Cargo resultierte 2012 in einem Umsatz in Höhe von 450 Mio. EUR. Das Frachtvolumen entwickelte sich gegenüber 2011 sehr positiv (+7,6 Prozent). Der Fracht-Nutzladefaktor betrug im Schnitt 69,0 Prozent (–0,7 Prozentpunkte).

SWISS Technik hat 2012 die Routinewartung der SWISS Flugzeuge selbst übernommen. Dadurch wurde neben der Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit der Flotte auch erhebliches Kosteneinsparpotenzial gehoben.

Die Investitionspolitik auf Flotten- und Produktseite wird 2013 gegenüber der ursprünglichen Planung gebremst fortgesetzt. So wird die Flotte im April 2013 durch einen neuen Airbus A330-300 und einen A321 erweitert. Insgesamt umfasst die Bestellliste noch 35 Flugzeuge. Sie beinhaltet 30 Modelle der Bombardier C-Series, die ab 2014 sukzessive die Avro-RJ Regionalflotte ablösen wird. Die Auslieferungen eines weiteren A330-300 und von zwei A320 wurden verschoben. Mit einer Flottengröße von 92 Flugzeugen und zusätzlich sechs Maschinen im Wetlease behält SWISS im volatilen Branchenumfeld auch künftig die nötige Flexibilität.

Mit Zugang der genannten Flugzeuge wird SWISS in 2013 nur moderat wachsen. In diesem Zusammenhang sollen auch weitere Mitarbeiter, insbesondere in Cockpit und Kabine, eingestellt werden. Gleichzeitig werden durch Optimierungen und Synergien innerhalb der Lufthansa Group auch bei SWISS im administrativen Bereich Stellen wegfallen. Im Januar 2013 wurden im Rahmen des Aufbaus einer konzernübergreifenden Service-Gesellschaft GLOBE die Stellen von 19 Mitarbeitern im Finanzbereich abgebaut. Weitere Analysen zur Verschlankung der administrativen Bereiche laufen. Entlassungen sollen dabei jedoch möglichst vermieden und ein weiterer Abbau sozialverträglich gestaltet werden.

Profitabilität soll weiter ausgebaut werden
Das Unternehmensziel der SWISS ist, die Position als eine der führenden europäischen Fluggesellschaften hinsichtlich Service, Qualität und Profitabilität zu halten und weiter auszubauen. SWISS erzielte im Geschäftsjahr 2012 einen Umsatz von 4,2 Mrd. EUR (+7,1 Prozent). Der operative Gewinn ging auf 191 Mio. EUR zurück, hauptsächlich bedingt durch Belastungen auf der Erlösseite, aber auch durch die hohen Treibstoffkosten. Allein diese verursachten im Vorjahresvergleich Mehrkosten von 253 Mio. EUR. Dies entspricht einer Steigerung von 25,8 Prozent, während der Absatz lediglich um 6,6 Prozent gewachsen ist. SWISS bleibt aufgrund ihrer internationalen Umsatz- und Kostenstruktur zudem besonders stark betroffen von der Währungssituation, da die Auswirkungen des starken Schweizer Franken gegenüber dem Euro und dem US-Dollar die in diesen Märkten erzielten Margen unmittelbar mindern.

Im Rahmen der Zielsetzung eines nachhaltigen Wachstums und um laufend Erneuerungs- und Wachstumsinvestitionen tätigen zu können, strebt SWISS eine jährliche operative Marge von 8 Prozent an. 2012 wurde ein Wert von 4,5 Prozent erreicht, welcher deutlich unter dem Anspruch des Unternehmens liegt. Dadurch wurde 2012 auch keine Gewinnbeteiligung der Mitarbeiter ausgezahlt. Um die Ergebnisse in den kommenden Jahren wieder zu steigern, wurden verschiedene Maßnahmen im Rahmen des Konzernprogramms SCORE verabschiedet, die nachhaltig wirken. Dazu gehören unter anderem die neue marktnahe Organisation in der Westschweiz, ein Programm zur Verkaufsförderung des First Class-Produkts auf der Langstrecke, die Neugestaltung und Optimierungen der Abfertigungsprozesse im Bodenservice sowie zusätzliche Instrumente wie beispielsweise eine effizientere Gestaltung der Flugrouten, um den Treibstoffverbrauch noch besser zu managen.

Prognose
Für das Geschäftsjahr 2013 ist weiterhin mit einer guten Entwicklung der Passagierzahlen zu rechnen. Das Wettbewerbsumfeld bleibt jedoch angespannt, was die Durchschnittserträge unter Druck setzen kann. Angesichts der ungewissen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen rechnet SWISS mit einem herausfordernden Geschäftsjahr mit weiter erschwerten Marktbedingungen. Vor diesem Hintergrund wurden und werden auch in Zukunft bei SWISS über alle Bereiche hinweg systematisch Maßnahmen erarbeitet, um die Kosten weiter zu optimieren und zusätzliche Erträge zu generieren. Zur Stärkung der Ertragslage sollen sowohl operative als auch strukturelle Maßnahmen beitragen.

Für 2013 wird mit einem höheren Umsatz gerechnet. Bei gleichbleibenden Bedingungen wird das operative Ergebnis 2013 voraussichtlich im Rahmen des Vorjahres liegen. Sowohl Umsatz als auch Kosten und das daraus resultierende Ergebnis sind in besonderem Maße auch von der Entwicklung des Schweizer Franken abhängig.

Austrian Airlines

Austrian Airlines*

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 158	2 047	5,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	65	–62	
EBITDA	Mio. €	228	107	113,1
Fluggäste	Tsd.	11 467	11 261	1,8
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	6 236	6 777	–8,0

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

Restrukturierungsmaßnahmen zeigen Wirkung
Austrian Airlines hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ein umfassendes Restrukturierungsprogramm initiiert mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität des Unternehmens zu steigern. Die eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen zeigen Wirkung: 2012 wurde eine klare Verbesserung des operativen Ergebnisses erzielt. Inklusive Sondereffekten aus dem Betriebsübergang wurde ein positives operatives Ergebnis erreicht. Ohne diesen Sondereffekt weist Austrian Airlines jedoch noch ein knapp negatives operatives Ergebnis aus. Management und Mitarbeiter arbeiten deshalb auch weiterhin mit Hochdruck an der nachhaltigen Sanierung des Unternehmens. Ziel ist es, die Kostensituation im Vergleich zu den unmittelbaren Wettbewerbern zu verbessern und gleichzeitig die Ertragskraft zu stärken.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden bereits wesentliche Elemente der Restrukturierung umgesetzt. Nachdem Anfang 2012 die Gespräche zwischen den Betriebspartnern zu keiner einvernehmlichen Reduzierung der Personalkosten geführt hatten, beschloss der Vorstand am 30. April 2012 den Betriebsübergang des Flugbetriebs auf die Tochter Tyrolean Airways. Seit 1. Juli 2012 führt diese den Flugbetrieb von Austrian Airlines durch. Im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang fielen Sonderaufwendungen und -erträge an, die die Ergebnisentwicklung im Gesamtjahr 2012 insgesamt positiv beeinflusst haben. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Aufwendungen für Abfindungen einerseits sowie Erträge im Zusammenhang mit zukünftigen geringeren Pensionsverpflichtungen andererseits. Derzeit sind noch einzelne Klagen gegen die Rechtmäßigkeit des Betriebsübergangs anhängig. Zu klären sind beispielsweise die Rechtmäßigkeit des Betriebsübergangs oder die Nachwirkung ehemals kollektivvertraglicher Ansprüche der Mitarbeiter. Es wird als wahrscheinlich angesehen, dass wesentliche Punkte zugunsten Austrian Airlines entschieden werden. Die Urteile werden aber erst in den kommenden Jahren erwartet.

Die Vereinheitlichung der Mittelstreckenflotte ist ebenfalls ein wesentlicher Baustein des Reformpakets von Austrian Airlines: Durch die in Zukunft homogene Airbus A320-Flugzeugflotte im Kontinentalverkehr werden substanzielle Einsparungen bei den Betriebskosten erzielt und die Flugzeuge in der Netzplanung produktiver eingesetzt. Die bereits umgesetzten Sanierungsmaßnahmen erlauben so auch wieder erste Wachstumsschritte. Ab 17. Mai 2013 wird mit der Neuaufnahme der Destination Chicago die Anzahl der Verbindungen nach Nordamerika auf 26 Flüge pro Woche erhöht. Austrian Airlines betreibt derzeit ein Streckennetz von rund 130 Flugzielen weltweit.

Erfolgreiches Kapazitätsmanagement wird trotz starkem Wettbewerb in Wien umgesetzt

Die 2012 gestartete Restrukturierung wird in den kommenden Jahren weitere Wirkung entfalten. Durch den Übergang des Flugbetriebs wurde eine relative Absenkung der Personalkosten in der Zukunft sichergestellt. Auch die laufenden Verhandlungen mit allen wesentlichen Zulieferern tragen zum weiteren Rückgang der Kosten bei. Durch die weltweiten Entwicklungen gestaltete sich die Marktsituation für Austrian Airlines im Geschäftsjahr 2012 schwierig. Der Wettbewerb durch Low-Cost-Carrier und Airlines aus dem Mittleren Osten war insbesondere am Flughafen Wien hoch. Austrian Airlines stellt sich mit der Neuausrichtung ihrer Kapazitäten dem sich weiter verschärfenden Wettbewerb am Standort Wien. Auf Basis des erfolgreichen Kapazitätsmanagements konnte so die Auslastung der Flotte in allen Verkehrsgebieten bei gleichzeitig steigenden Durchschnittserlösen erhöht werden. Dies hat gemeinsam mit den Kostenmaßnahmen maßgeblich zu der deutlichen Verbesserung des operativen Ergebnisses beigetragen.

Kunden bleiben im Fokus

Zur weiteren Verbesserung des Absatzes hat Austrian Airlines darüber hinaus den Eigenvertrieb insbesondere über das Internet und durch gezielte Vermarktungsaktionen weiter ausgebaut. Der verstärkte Fokus auf krisenresistente Marktsegmente sowie die zunehmende Präsenz in allen relevanten Vertriebskanälen haben ebenfalls zum Passagierwachstum beigetragen. Im Rahmen des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE wird Austrian Airlines ihren Sanierungskurs konsequent weiterverfolgen. Dazu werden sämtliche Prozesse auf Synergien untersucht und in gemeinsamen Projekten umgesetzt.

Neues Inflight-Produkt erhöht Komfort

Austrian Airlines rüstet 2013 die gesamte Langstreckenflotte um und baut eine moderne Kabine ein. Alle zehn Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 777 und 767 erhalten neue, moderne Economy-Sitze, ein neues Bord-Entertainment-System und Sitze in der Business Class, die sich zu völlig flachen Betten umwandeln lassen. Das gesamte Innendesign der Flugzeuge erhält zudem eine neue Optik auf Basis eines überarbeiteten Farbkonzepts. Im zweiten Quartal 2013 werden auch alle Dash- und Fokker-Kabinen ein Face-Lift mit Ledersitzen im neuen Kabinendesign erhalten. Am Flughafen Wien wurde im Juni 2012 das neue Austrian Star Alliance Terminal mit sechs Lounges eröffnet. Ebenfalls neu ist das parallel eingeführte Cateringkonzept mit hochwertigen À-la-carte-Menüs für bestimmte Flüge in der Austrian Economy Class.

Ergebnis 2012 deutlich verbessert

Mit einer Passagierzahl von 11,5 Mio. hat Austrian Airlines um 1,8 Prozent mehr Passagiere befördert als in 2011. Das Angebot in Passagierkilometern reduzierte sich deutlich um 4,0 Prozent. Da der Absatz leicht anstieg (+0,9 Prozent), lag die Auslastung mit 77,5 Prozent deutlich über dem Vorjahr (+3,8 Prozentpunkte). Der Umsatz wurde trotz Angebotsreduzierung aufgrund steigender Durchschnittserlöse überproportional auf 2,2 Mrd. EUR (+5,4 Prozent) gesteigert. Im Jahr 2012 war das operative Ergebnis der Austrian Airlines mit 65 Mio. EUR positiv, es hat sich damit gegenüber dem Vorjahr – im Wesentlichen aufgrund der genannten Einmaleffekte in Höhe von 76 Mio. EUR – um insgesamt 127 Mio. EUR verbessert. Bereinigt um Einmaleffekte liegt das operative Ergebnis mit –11 Mio. EUR noch knapp im negativen Bereich, bedeutet aber gegenüber Vorjahr eine Verbesserung um 51 Mio. EUR.

Ausgangslage bleibt auch für 2013 positiv

Für 2013 hat sich Austrian Airlines das Ziel gesetzt, den Turnaround zu festigen und ohne Einmaleffekte ein positives operatives Ergebnis zu erzielen. Der Sanierungskurs wird entschlossen fortgesetzt. So wurden bereits weitere Möglichkeiten zur Verschlankung der Verwaltung identifiziert, die 2013 umgesetzt werden sollen. Austrian Airlines erwartet aus heutiger Sicht anhaltend schwierige Rahmenbedingungen mit nachhaltigen Veränderungen und weiteren Konsolidierungen innerhalb der Airline-Branche. Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen sollen Umsatz und Ergebnis, bereinigt um Restrukturierungseffekte, in den Jahren 2013 und 2014 jeweils gegenüber Vorjahr gesteigert werden.

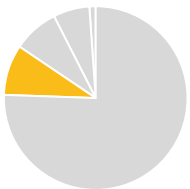
Geschäftsfeld Logistik

Umsatz | 2,7 Mrd. € |

Operatives Ergebnis | 104 Mio. € |

↗ Lufthansa Cargo bietet eine weltweit umfassende Produktpalette im Frachtfluggeschäft. ↗ Sinkende Nachfrage und steigendes Angebot führen zu Überkapazitäten im Markt. ↗ Eigene Kapazitäten werden erfolgreich gesteuert. ↗ In einem schwierigen Marktumfeld geht das operative Ergebnis auf 104 Mio. EUR zurück. ↗ Die Strategie „Lufthansa Cargo 2020“ und striktes Kostenmanagement sollen den Gewinn in 2013 wieder erhöhen.

Anteil am Konzernumsatz 8,8 %



↗ Eine der größten Frachtfluggesellschaften

Kennzahlen Logistik

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 688	2 943	–8,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	26	26	0,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	104	249	–58,2
Vergleichbare operative Marge	%	4,2	9,1	–4,9 P.
Segmentergebnis	Mio. €	127	243	–47,7
EBITDA*	Mio. €	196	328	–40,2
CVA	Mio. €	65	202	–67,8
Segmentinvestitionen	Mio. €	198	76	160,5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 606	4 624	–0,4
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4 609	4 572	0,8
Fracht und Post	Tsd. t	1 724	1 885	–8,5
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	12 532	13 647	–8,2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8 727	9 487	–8,0
Nutzladefaktor	%	69,6	69,5	0,1 P.

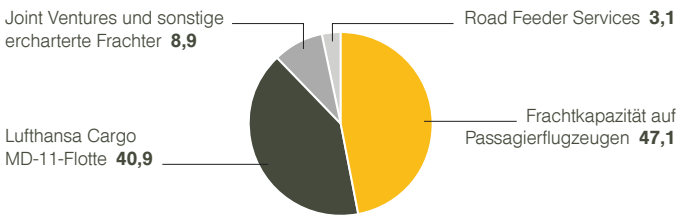
* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie

Einer der Weltmarktführer im Frachtfluggeschäft
Lufthansa Cargo ist Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Die firmeneigene Flotte besteht aus 18 Frachtflugzeugen vom Typ Boeing MD-11. Darüber hinaus vermarktet Lufthansa Cargo auf eigenes Risiko die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines. Lufthansa Cargo und DHL Express sind zu jeweils 50 Prozent Gesellschafter der AeroLogic GmbH und exklusive Abnehmer der Kapazitäten der acht B777-Frachter. Insgesamt ist das Unternehmen damit eine der weltweit führenden Frachtfluggesellschaften.

Breites Produktportfolio mit weltumspannendem Netzwerk
Der Schwerpunkt des Geschäfts von Lufthansa Cargo liegt im Airport-to-Airport-Geschäft. Hier umfasst das Produktportfolio sowohl Standard- als auch Expressfracht. Abgerundet wird die Produktpalette durch Spezialfracht wie die Beförderung von temperatursensibler Fracht, lebenden Tieren, Wertfracht, Post und Gefahrgut. Alle Produktsegmente profitieren von einem dichten, weltumspannenden Netz mit rund 300 Zielorten in 100 Ländern, das durch die Kombination der Kapazitäten der verschiedenen Produktionsplattformen ermöglicht wird.

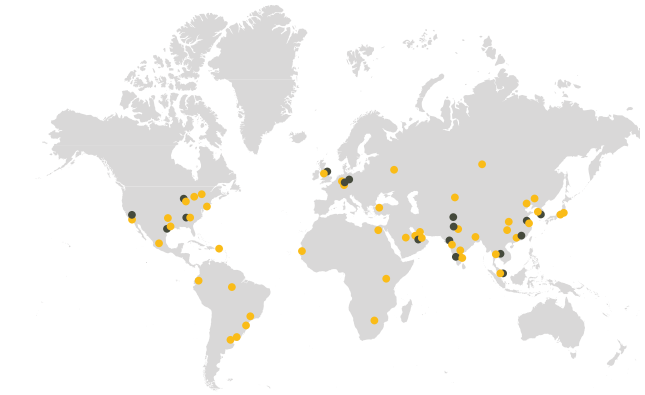
Kapazitätszusammensetzung Logistik in %



Lufthansa Cargo befördert knapp die Hälfte der Fracht an Bord von Frachtflugzeugen und eine vergleichbar große Menge an Bord von Passagierflugzeugen. Der Rest der transportierten Kapazität entfällt auf Frachtsendungen auf Lkws, sogenannte Road Feeder Services. Diese kommen vor allem auf Zu- und Abbringerstrecken zum Einsatz.

Bislang gehörte auch das chinesische Joint Venture Jade Cargo International zu den Kapazitätsanbietern. Im Juni 2012 wurde für das Unternehmen die Liquidation beantragt, nachdem die Restrukturierungsbemühungen erfolglos geblieben waren. Lufthansa Cargo war zu 25 Prozent an Jade Cargo beteiligt. Trotzdem ist Lufthansa Cargo in China, dem wichtigsten Luftfrachtmarkt der Welt, weiterhin stark aufgestellt. Im Transportgeschäft entfallen etwa 14 Prozent der Transportleistung auf China.

Zielorte Lufthansa Cargo



● Zielorte Lufthansa Cargo ● Zielorte AeroLogic

Im Frachthandling ist vor allem die Beteiligung am Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal seit Jahren erfolgreich.

Das Tochterunternehmen Jettainer GmbH ist ein globaler Anbieter für das Management von Lademitteln wie Containern und Paletten. Mit der time:matters-Unternehmensgruppe gehört auch ein auf Kurier-, Sameday- und Notfalllogistik spezialisierter Expressanbieter zum Geschäftsfeld.

Für die auf Ad-hoc-Charterlösungen spezialisierte Tochtergesellschaft Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH wurde zwischenzeitlich die Reintegration in die Lufthansa Cargo-Organisation beschlossen.

Absatzmärkte und Wettbewerb

Ladefaktoren bleiben trotz sinkender Nachfrage und Überkapazitäten stabil
Die Entwicklung auf den weltweiten Luftfrachtmärkten im Jahr 2012 war von sinkender Nachfrage geprägt. Sowohl im Verkehr von und nach Asien als auch auf dem Nord- und Südatlantik hat Lufthansa Cargo mit deutlichen Kapazitätskürzungen reagiert. So konnte die Auslastung auf sehr hohem Niveau gehalten werden.

Andere Airlines, vor allem aus Asien und dem Mittleren Osten, erhöhten dagegen ihr Frachtangebot deutlich – vor allem auch durch die Inbetriebnahme von Großraum-Passagierflugzeugen mit hohen Frachtkapazitäten. Dies führte dazu, dass der Markt weiterhin von Überkapazität geprägt war.

Gegen Ende des Jahres verlangsamte sich der Nachfragerückgang. Auch im wichtigsten Luftfrachtmarkt China stabilisierte sich die Nachfrage.

Vertrieb und Kunden

Große und kleinere Geschäftskunden werden individuell betreut

Lufthansa Cargo hat im Geschäftsjahr 2012 die Beziehungen zu den wichtigsten Kunden weiter ausgebaut. Von besonderer Bedeutung ist dabei das „Global Partner Program". Mit den elf in diesem Programm vertretenen Kunden erzielt Lufthansa Cargo knapp die Hälfte ihres weltweiten Umsatzes. Neuer Global Partner ist seit 2012 der Logistikdienstleister Dachser. Ziel des Programms ist es, die Kunden langfristig zu binden und über eine bestmögliche Verzahnung gemeinsam am weltweiten Wachstum des Luftfrachtmarkts zu partizipieren. Beim zehnten Global Partner Council, dem jährlichen Spitzentreffen der Lufthansa Cargo mit ihren Global Partners, wurde DB Schenker mit dem „Planet Award of Partner Excellence" ausgezeichnet. Damit würdigte Lufthansa Cargo die herausragenden Leistungen bei der weltweiten Zusammenarbeit im vergangenen Jahr, die sich vor allem in einem kontinuierlich hohen Frachtaufkommen zwischen den beiden Unternehmen ausdrückten.

Neben den Global Partners sind auch kleinere und mittelgroße Speditionen für Lufthansa Cargo von hoher Bedeutung. Sie werden durch ein spezielles Key Account Management intensiv im eigenen „Business Partnership Program" betreut.

Innovative Produkte schonen die Umwelt

Gemeinsam mit ihren Kunden treibt Lufthansa Cargo die verstärkte Nutzung elektronischer Prozesse, insbesondere die papierlose Luftfracht (eFreight), voran. Im vergangenen Jahr wurden rund 25 Prozent der möglichen papierlosen Transporte über eFreight-Prozesse abgewickelt. Das entspricht einer Steigerung um 11 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2011. Bis 2015 sollen alle Sendungen im für eFreight geöffneten Streckennetz papierlos sein. Lufthansa Cargo hat im abgelaufenen Geschäftsjahr außerdem die eigenen elektronischen Buchungskanäle weiter gestärkt. Über die Plattform eServices werden mittlerweile rund 44 Prozent der weltweiten Buchungen getätigt.

Preise würdigen Leistungen und Qualität von Lufthansa Cargo

Wie bereits in den vergangenen Jahren hat Lufthansa Cargo auch im Jahr 2012 eine Vielzahl an Preisen für die hohe Qualität ihrer Produkte und Dienstleistungen erhalten. Bei den „Cargo Airline of the Year Awards" erhielt das Unternehmen den Preis als beste europäische Frachtfluggesellschaft sowie den Titel als beste Frachtairline nach Asien.

Hellmann Worldwide Logistics zeichnete Lufthansa Cargo für höchste Qualität mit dem „European Award" aus. Auch in Italien wurde Lufthansa Cargo prämiert: Der Speditionsverband A.N.A.M.A. verlieh der Frachtairline gleich mehrere Preise, unter anderem in der Kategorie „Security & Safety".

Die in 2010 begonnene Qualitätsinitiative im deutschen Markt wurde auch im abgelaufenen Jahr fortgesetzt. Für das eigene Qualitätsmanagement im Rahmen der branchenweiten IATA-Initiative „Cargo 2000" hat Lufthansa Cargo im März als eine von nur fünf Fluggesellschaften weltweit das Platinum-Siegel erhalten.

Lufthansa Cargo mit neuen Produkten und offenem Innovationsmanagement

Lufthansa Cargo bietet ihren Kunden mit den neu eingeführten Produkten „Courier.Solutions" und „Emergency.Solutions" seit 2012 neue Produkte im Segment der besonders eilbedürftigen Expressfracht. Kürzeste Annahmezeiten, schnellste Transitprozesse und bevorzugter Kapazitätszugang sorgen für eine weitere Ergänzung des Produktportfolios. Das Expressgeschäft mit dem Produkt td.Flash wird dadurch am oberen Ende des Produktangebots erweitert. Kunden für die neuen Produkte kommen unter anderem aus der Öl- und Gas-Industrie sowie aus dem Automobilsektor.

Im September startete Lufthansa Cargo die zweite Auflage einer offenen Innovationsplattform. Über diese wurden unter Beteiligung von Wissenschaftlern, Luftfrachtexperten und Kunden Innovationen in verschiedenen Kategorien generiert und weiterentwickelt.

Geschäftsverlauf

Durchschnittserlöse und hohe Auslastung bleiben stabil

Nach den sehr starken Jahren 2010 und 2011 war im Jahr 2012 eine rückläufige Entwicklung im Luftfrachtgeschäft zu verzeichnen. Vor allem in Asien blieb die Nachfrage deutlich hinter dem Vorjahr zurück. Auch das Geschäft auf dem Nord- und Südatlantik entwickelte sich schwächer als im Vorjahr. Positiv entwickelte sich hingegen der vergleichsweise stabile Heimatmarkt Deutschland.

Das schwierige Marktumfeld führte, vor allem im direkten Vergleich zum Vorjahr, in allen Verkehrsgebieten zu einem spürbaren Rückgang der Tonnage. Lufthansa Cargo reagierte mit einem sehr strikten Kapazitätsmanagement.

Insbesondere die Kapazitäten auf den Frachterplattformen wurden bedarfsgerecht gesteuert. Ladefaktor und Durchschnittserlöse konnten teilweise sogar gesteigert werden.

Kurzfristige Sondernachfrage wurde durch den flexiblen Einsatz der Flugzeuge bedient. Neben den Neuanflügen von Detroit und Tel Aviv wurde auch die indische Metropole Kalkutta wieder in den Frachterflugplan aufgenommen. Nicht im Winterflugplan beibehalten wurde die erstmals im Frühjahr eingeführte Verbindung in das chinesische Chongqing.

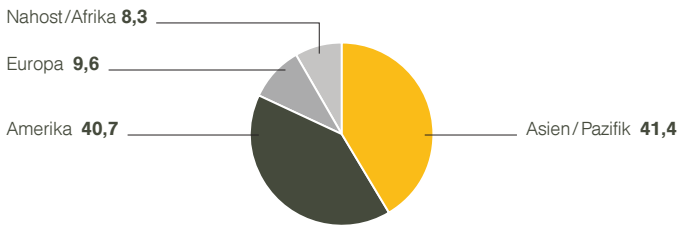
Unterstützt durch die allgemeine strikte Kostendisziplin gelang es so, in allen Quartalen operative Gewinne zu erwirtschaften. Am Standort Frankfurt hat das im Oktober 2011 verhängte und im April 2012 gerichtlich bestätigte Nachtflugverbot das Geschäft von Lufthansa Cargo spürbar belastet.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Lufthansa Cargo zahlreiche Maßnahmen im Rahmen des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE initiiert und umgesetzt. Damit ist das Unternehmen auf Kurs, das Ziel einer nachhaltigen, jährlichen Ergebnisverbesserung von 70 Mio. EUR über das operative Ergebnis 2011 zu erreichen. Die Maßnahmen wirken dabei sowohl kostensenkend als auch erlössteigernd. So spart etwa ein neuer Vertrag für die Treibstofflieferungen am wichtigen russischen Zwischenstopp Krasnojarsk rund 7,4 Mio. EUR jährlich. Auf der Erlösseite setzt Lufthansa Cargo unter anderem auf das Projekt „Product Push“. Durch die stärkere Positionierung der profitablen Spezialprodukte soll auch eine deutliche Steigerung des Umsatzes erreicht werden.

Zukunftsprogramm „Lufthansa Cargo 2020“ schreitet voran

Lufthansa Cargo hat im Berichtsjahr das 2011 gestartete Zukunftsprogramm „Lufthansa Cargo 2020“ weiterentwickelt. Neben dem Beginn des Projekts zur Modernisierung der IT-Landschaft wurden vor allem weitere Vorarbeiten für die Investition in den Neubau des Lufthansa Cargo Centers in Frankfurt abgeschlossen.

Verkehrserlöse nach Verkehrsgebieten Logistik in %



Auch die anderen Themengebiete wie eCargo und Qualität/Lean Logistics wurden kontinuierlich vorangetrieben. Im Rahmen der Flottenentwicklung werden Ende 2013 zwei der fünf bestellten Boeing 777-Frachter ausgeliefert und im eigenen Flugbetrieb eingesetzt. Über die Verwendung der Neuzugänge als Ergänzungs- oder Ersatzflugzeuge soll zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

Lufthansa Cargo übernimmt Verantwortung

Die Übernahme von Verantwortung für Mitarbeiter, Gesellschaft und Umwelt ist ein zentraler Unternehmenswert von Lufthansa Cargo. Lärm und Emissionen zu reduzieren, steht im Mittelpunkt des Umweltmanagements. Anerkennung gab es dafür im vergangenen Jahr, als Lufthansa Cargo beim internationalen Umweltpreis Öko-Globe 2012 für die Entwicklung und den Einsatz ihrer Leichtgewicht-Container ausgezeichnet wurde. Lufthansa Cargo betreibt gemeinsam mit ihrem Tochterunternehmen Jettainer ein umfassendes Austauschprogramm, bei dem in den kommenden Jahren rund 5.000 der leichten Behälter aus Verbundstoffen zum Einsatz kommen. Durch ein gegenüber herkömmlichen Containern geringeres Gewicht sorgen sie für einen spürbar reduzierten Treibstoffverbrauch der Flugzeuge. Das gesellschaftliche Engagement von Lufthansa Cargo ist unter anderem bei der Unterstützung des von Mitarbeitern gegründeten Hilfsprojekts Cargo Human Care in Nairobi sichtbar.

Entwicklung der Verkehrsgebiete
Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz*		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	2012	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in P.
Europa	248	1,2	598	–5,7	692	–14,5	354	–7,2	51,1	4,0
Amerika	1 050	–3,4	520	–10,0	5 484	–3,4	3 774	–6,5	68,8	–2,3
Asien/Pazifik	1 064	–16,0	466	–12,2	5 140	–13,0	3 879	–10,4	75,5	2,2
Nahost/Afrika	215	–1,4	141	–2,1	1 216	–3,0	720	–3,0	59,2	0,0
Gesamtverkehr	**2 577**	**–8,5**	**1 724**	**–8,5**	**12 532**	**–8,2**	**8 727**	**–8,0**	**69,6**	**0,1**

* Ohne Extracharter.

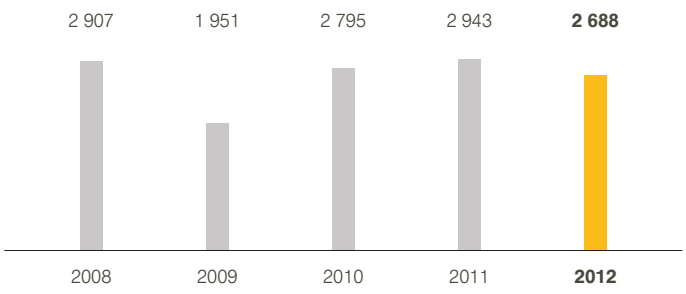
Operative Entwicklung

Das Jahr 2012 war durch ein schwieriges Marktumfeld gekennzeichnet: Die Frachtmenge ging gegenüber Vorjahr um 8,5 Prozent zurück. Durch ein restriktives Kapazitätsmanagement – das Angebot wurde um 8,2 Prozent gegenüber Vorjahr reduziert – konnte der Ladefaktor mit 69,6 Prozent (+0,1 Prozentpunkte) leicht gesteigert werden.

Am deutlichsten fiel der Tonnagerückgang im Bereich Asien/Pazifik aus: Der Absatz sank um 12,2 Prozent. Die Nachfragesituation ex China konnte sich zwar gegen Ende des Jahres stabilisieren, gleichzeitig verschärfte sich aber die Marksituation in anderen asiatischen Märkten, vor allem in Japan. Das Angebot wurde im Vorjahresvergleich um 13,0 Prozent reduziert. Als Folge konnte der Ladefaktor um 2,2 Prozentpunkte auf 75,5 Prozent gesteigert werden und wies die höchste Auslastung aller Verkehrsgebiete aus.

Die Frachtmenge im Bereich Amerika sank im Vorjahresvergleich um 10,0 Prozent. Durch die Verlagerung von Verkehrsströmen in Richtung Südamerika ging der Absatz lediglich um 6,5 Prozent zurück. Das Angebot konnte im Vergleich mit den anderen Verkehrsgebieten nicht in gleichem Maße reduziert werden, da dessen Hauptanteil aus nicht beeinflussbaren Kapazitäten der Flüge der Lufthansa Passage besteht. Das Angebot wurde um 3,4 Prozent vermindert, der Ladefaktor verlor im Vorjahresvergleich 2,3 Prozentpunkte.

Umsatz Logistik in Mio. €



Die Frachtmenge innerhalb Europas fiel um 5,7 Prozent. Diese Mengen stellen im Wesentlichen den Zubringerverkehr von und zu den Verkehrsgebieten Amerika und Asien/Pazifik dar. Der Absatz verringerte sich um 7,2 Prozent, das Angebot wurde im Zuge des erfolgreichen Kapazitätsmanagements um 14,5 Prozent reduziert, was einen Anstieg des Ladefaktors um 4,0 Prozentpunkte zur Folge hatte.

Der Mengenabsatz im Nahost-/Afrika-Bereich reduzierte sich gegenüber Vorjahr um 2,1 Prozent. Die Märkte konnten sich im Verlauf der zweiten Jahreshälfte deutlich stabilisieren. Das Angebot wurde um 3,0 Prozent reduziert, der Ladefaktor ist mit 59,2 Prozent identisch zum Vorjahr.

Durch das durchgehend strikte Kapazitätsmanagement entwickelten sich die Preise nur leicht negativ. Aufgrund des schwachen Marktumfelds verzeichnete Lufthansa Cargo einen Rückgang der Durchschnittserlöse je Fracht-Tonnenkilometer um 0,7 Prozent.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Infolge rückläufiger Verkehrserlöse (–8,6 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR) sank der Umsatz der Lufthansa Cargo im Geschäftsjahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 8,7 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse verringerten sich hauptsächlich aufgrund geringerer Erlöse aus dem Flugzeugchartergeschäft auf 95 Mio. EUR (–9,5 Prozent). Die sonstigen operativen Erträge lagen vor allem aufgrund eines geringeren Fremdwährungsergebnisses sowie geringerer Versicherungsleistungen mit 67 Mio. EUR um 14,1 Prozent unter Vorjahresniveau. Die operativen Gesamterlöse gingen insgesamt auf 2,8 Mrd. EUR (–8,8 Prozent) zurück.

Aufwendungen Logistik

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 953	2 043	–4,4
davon Treibstoff	516	502	2,8
davon Gebühren	284	299	–5,0
davon Charter	927	1 023	–9,4
davon Technikleistungen	125	129	–3,1
Personalaufwand	358	347	3,2
Abschreibungen	58	83	–30,1
Sonstiger operativer Aufwand	282	299	–5,7
Summe operative Aufwendungen	**2 651**	**2 772**	**–4,4**

Die operativen Aufwendungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 4,4 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR. Ursache hierfür war primär der niedrigere, mengenabhängige Materialaufwand in Höhe von 2,0 Mrd. EUR (–4,4 Prozent). In dieser Position reduzierten sich der Charteraufwand auf 927 Mio. EUR (–9,4 Prozent), die Gebühren auf 284 Mio. EUR (–5,0 Prozent) und die Technikaufwendungen auf 125 Mio. EUR (–3,1 Prozent). Der Treibstoffaufwand erhöhte sich trotz des geringeren Transportvolumens preis- und währungsbedingt auf 516 Mio. EUR (+2,8 Prozent).

Der Personalaufwand stieg um 3,2 Prozent auf 358 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Grundvergütungen, einen leichten Mitarbeiterzuwachs und höhere Altersversorgungsaufwendungen zurückzuführen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.609 Mitarbeiter (+0,8 Prozent).

Die Abschreibungen gingen mit 58 Mio. EUR um 30,1 Prozent zurück. Dies ist vornehmlich auf das Auslaufen planmäßiger Abschreibungen für weitere MD-11-Frachtflugzeuge zurückzuführen.

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund von geringeren Agenturprovisionen um 5,7 Prozent auf 282 Mio. EUR.

In der Berichtsperiode erzielte das Geschäftsfeld Logistik ein operatives Ergebnis von 104 Mio. EUR, das erwartungsgemäß unter dem guten Vorjahreswert von 249 Mio. EUR blieb.

Die übrigen Segmenterträge, die sich im Wesentlichen aus Auflösungen von Rückstellungen zusammensetzen, beliefen sich auf 10 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR). Die übrigen Segmentaufwendungen blieben auf niedrigem Niveau. Das Segmentergebnis betrug 127 Mio. EUR (Vorjahr: 243 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 16 Mio. EUR (Vorjahr: –22 Mio. EUR) aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Tochtergesellschaften.

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtszeitraum auf 198 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR). Diese Zunahme erklärt sich maßgeblich aus Anzahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf von fünf Boeing 777F-Flugzeugen sowie Investitionen in IT-Applikationen.

Mehrperiodenübersicht
Nach dem Krisenjahr 2009 mit einem operativen Ergebnis von –171 Mio. EUR konnte das Geschäftsfeld Logistik 2010 (310 Mio. EUR) und 2011 (249 Mio. EUR) zwei außerordentlich starke Ergebnisjahre verzeichnen. Auch 2012 wurde trotz rückläufiger Entwicklungen im Luftfrachtgeschäft ein operatives Ergebnis im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich (104 Mio. EUR) erzielt.

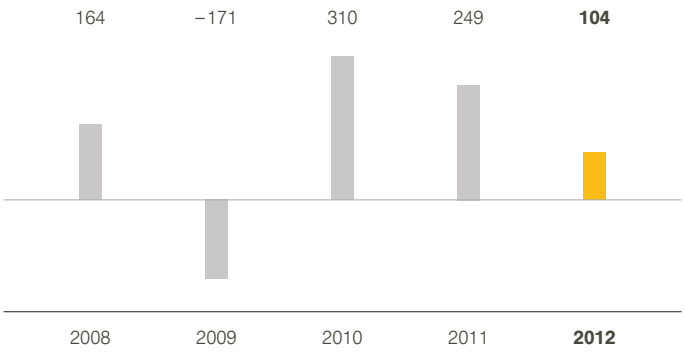
Prognose

Gewinnanstieg für 2013 erwartet
Lufthansa Cargo erwartet nach dem schwächeren Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr für 2013 eine positive Entwicklung auf den weltweiten Luftfrachtmärkten. Spätestens in der zweiten Jahreshälfte wird mit einer spürbaren Erholung der Nachfrage und wieder wachsenden Tonnagen gerechnet. Lufthansa Cargo wird in diesem Marktumfeld die erfolgreiche Strategie der nachfrageorientierten Kapazitätssteuerung fortführen und auf diese Weise die Auslastung und die Durchschnittserlöse stützen. Unverändert bleibt das strikte Kostenmanagement in Kraft, welches durch die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE weiter forciert wird.

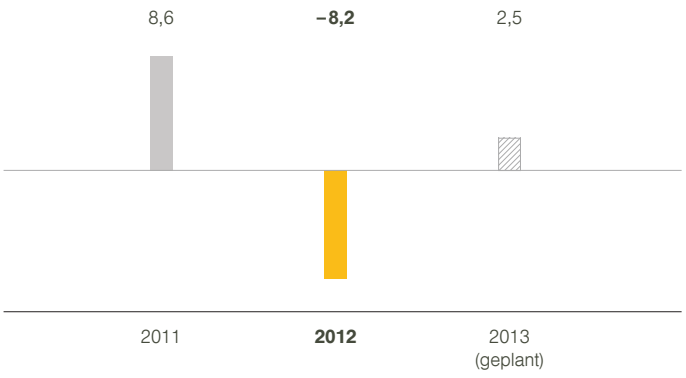
Das eigene Leitbild „Lufthansa Cargo 2020“, mit dem sich das Unternehmen als weltweiter Innovationsführer der Luftfrachtbranche positioniert, wird auch im neuen Jahr im Fokus stehen.

Für das Geschäftsjahr 2013 rechnet Lufthansa Cargo erneut mit einem operativen Gewinn im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich. Dieser soll über dem Ergebnis des Vorjahres liegen. Auch für 2014 wird auf Basis derzeitiger Prognosen eine zunehmend positive Geschäftsentwicklung erwartet.

Operatives Ergebnis Logistik in Mio. €



Kapazitätsanpassung Logistik in %



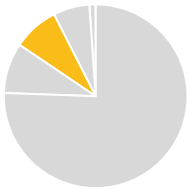
Geschäftsfeld Technik

Umsatz | 4,0 Mrd. € |

Operatives Ergebnis | 318 Mio. € |

↗ Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Dienstleister. ↗ Strukturelle Anpassungen sichern die Zukunftsfähigkeit. ↗ Die Präsenz in Nordamerika und in wichtigen Wachstumsmärkten wird ausgebaut. ↗ Produktinnovationen bilden die Basis für organisches Wachstum. ↗ Das operative Ergebnis steigt trotz stagnierender Umsatzerlöse deutlich. ↗ Die Verbesserung der Kosten- und Wettbewerbsposition sichert künftiges Wachstum.

Anteil am Konzernumsatz 8,1 %



↗ Weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen

Kennzahlen Technik

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4 013	4 093	–2,0
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1 584	1 788	–11,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	318	257	23,7
Vergleichbare operative Marge	%	8,6	6,9	1,7 P.
Segmentergebnis	Mio. €	367	306	19,9
EBITDA*	Mio. €	491	377	30,2
CVA	Mio. €	241	152	58,6
Segmentinvestitionen	Mio. €	129	139	–7,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	20 282	19 975	1,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	20 368	19 822	2,8

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

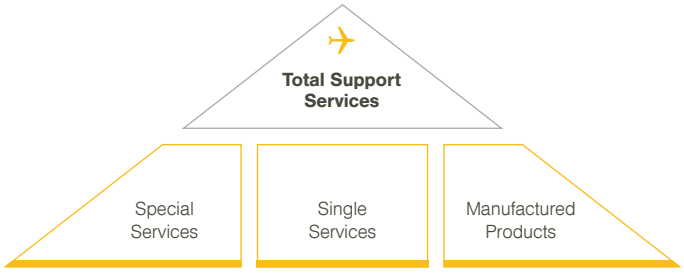
Geschäftstätigkeit und Strategie

Weltweit führender Anbieter im Markt für Maintenance, Repair & Overhaul

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) von zivilen, kommerziellen Flugzeugen. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 33 technische Instandhaltungsbetriebe mit insgesamt mehr als 20.000 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 55 Gesellschaften beteiligt.

Das Leistungsangebot der Lufthansa Technik wird durch sechs Produktdivisionen angeboten: Wartung, Flugzeugüberholung, Triebwerke, Geräte, Flugzeugsysteme sowie die Erstausstattung und Betreuung von VIP-Flugzeugen. Die Produktpalette umfasst dabei unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen – von der Reparatur einzelner Geräte bis zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten. Diese Total-Support-Leistungen garantieren Kunden eine umfangreiche Betreuung bis hin zum kompletten Flottenmanagement und sind die am häufigsten nachgefragten Produkte des Unternehmens. Darüber hinaus entwickelt Lufthansa Technik neue Produkte und Dienstleistungen und ermöglicht dadurch Fluggesellschaften unter anderem die sichere Einführung neuer Flugzeugtypen in den Linienbetrieb.

Produktspektrum Lufthansa Technik



Für den Instandhaltungsbetrieb ist Hamburg mit der Flugzeugüberholung, der Erstausstattung von VIP-Flugzeugen, der Triebwerks- und Geräteinstandhaltung, dem Logistikzentrum sowie dem Entwicklungs- und Herstellbetrieb wichtigster Standort und Hauptsitz von Lufthansa Technik. Die größten Wartungsstationen sind Frankfurt und München. Weitere Stationen befinden sich an allen größeren deutschen Flughäfen und etwa 50 weiteren Standorten weltweit.

Schwerpunkt der Unternehmensentwicklung 2012: SCORE bei Lufthansa Technik

Aufgrund sich verändernder Markt- und Wettbewerbsbedingungen sind strukturelle Anpassungen nötig, um gegenwärtigen Herausforderungen gerecht zu werden und die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Daher hat Lufthansa Technik im Rahmen des Konzernprogramms SCORE zahlreiche Maßnahmen eingeführt, die nachhaltig ergebnisverbessernd wirken. Neben bereits sehr erfolgreichen stückkostensenkenden Großprojekten in der Triebwerks- („iSave“, Senkung der Herstellkosten um bis zu 20 Prozent) und Geräteinstandhaltung („KICK15“) gehören dazu auch produktivitäts- und erlössteigernde Maßnahmen, zum Beispiel verstärkte Vertriebsaktivitäten („REV UP“), die unter anderem eine Innovationsinitiative und die Optimierung von bestehenden Verträgen beinhalten.

Darüber hinaus werden auch strukturelle Änderungen im gesamten Unternehmen untersucht: Das Projekt „NETwork“ hat sämtliche administrativen Prozesse des Unternehmens analysiert und wird nach grundlegenden Richtungsentscheidungen zu Beginn 2013 die nicht direkt produktiven Funktionen bis 2015 spürbar reduzieren. Zwischenzeitlich wurde in diesem Zusammenhang der Abbau von 650 Stellen beschlossen. Zudem wurde die Triebwerksüberholung in Hamburg mit deutlichen Kapazitätsanpassungen und Kostensenkungen an veränderte Rahmenbedingungen angeglichen. Auch der Verbund der Überholungsstandorte in Europa wird aktuell umfassend neu organisiert. Im Zuge einer Portfoliobereinigung innerhalb des Lufthansa Technikverbunds wurde 2012 entschieden, den Betrieb der Lufthansa Technik Qantas Engineering in Melbourne, Australien, einzustellen und die Lufthansa Technik Switzerland in Basel auf Line und Light Base Maintenance zu fokussieren. Anfang 2013 wurde dann die Einstellung des Betriebs der Lufthansa Technik Switzerland zum 30. April beschlossen. Darüber hinaus wurde Ende Mai die Lackierung vollständiger Flugzeuge am Standort Hamburg eingestellt. Allerdings bietet Lufthansa Technik als Vollsortimenter weiterhin über Vertragspartner und im Rahmen der Base Maintenance an ausländischen Standorten des Technikverbunds Flugzeuglackierungen an.

Die Präsenz in Nordamerika, dem weltweit größten MRO-Markt, sowie in Wachstumsmärkten wie Osteuropa und Asien wurde gezielt ausgebaut. Lufthansa Technik Component Services in Tulsa, USA, hat die Werkstatt- und Lagerflächen für die Komponentenversorgung in Nordamerika stark erweitert. Zudem werden dort ausgemusterte Boeing 737-300 der Lufthansa Passage zerlegt, um die nutzbaren Ersatzteile der Poolversorgung zuzuführen und mit den Verwertungserlösen Zusatzgeschäft zu generieren. Bei Lufthansa Technik Philippines wurde die Kapazität mit der Eröffnung des dritten Hangars für Großraumflugzeuge deutlich erweitert. Der Ausbau der Lufthansa Technik Shenzhen, China, und die Errichtung eines Materiallagers in Singapur stellen zusätzlich sicher, dass Lufthansa Technik am asiatischen MRO-Marktwachstum partizipiert. Die Eröffnung eines Verkaufsbüros in Istanbul trägt der wachsenden Bedeutung des türkischen Markts Rechnung. Der VIP-Verbund konnte die Beziehungen zu den Flugzeugherstellern einerseits durch die Anerkennung der Beteiligung BizJet International in Tulsa, USA, durch Boeing als offizielles Ausstattungszentrum für Boeing Business Jets sowie andererseits durch die Erweiterung der Partnerschaft zwischen Airbus und Lufthansa Technik im Bereich der Kabinenausstattung für Airbus Corporate Jets weiter festigen.

Auch wirtschaftliche und umweltpolitische Nachhaltigkeit stehen im Fokus der nächsten Jahre

Lufthansa Technik strebt organisches Wachstum im bestehenden Portfolio an und setzt auf die Entwicklung von Produktinnovationen zur Erschließung neuer Märkte und Kunden. Die Vorbereitung auf neue Flugzeugtypen und -technologien steht daher weiter im Fokus und wird durch Forschungsaktivitäten, unter anderem zu neuen Reparaturverfahren, gestützt. Im Rahmen von „Green MRO“ beschäftigen sich Forschungsprojekte zum Beispiel mit Multifunctional Coating, einer strömungsgünstigen Haifischhaut-struktur durch Flugzeuglackierung, oder umweltfreundlichen Reinigungsverfahren für Wärmetauscher. Zudem wurde auf der Lufthansa Technik Basis in Hamburg ein Blockheizkraftwerk in Betrieb genommen. Im Sinne nachhaltiger Produktion können künftig ein Viertel des Wärme- und ein Drittel des Strombedarfs des Betriebs selbst erzeugt werden.

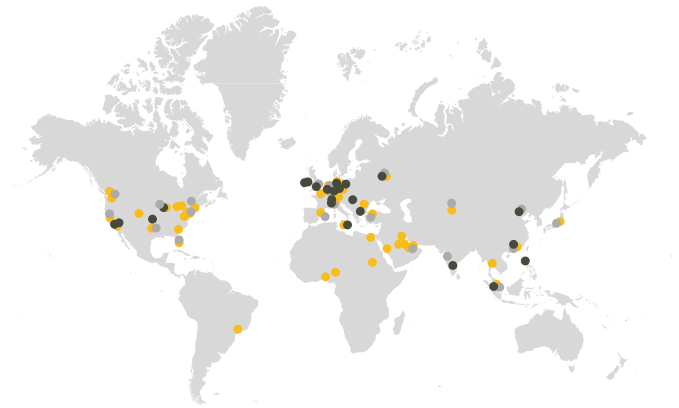
Weitere Eckpunkte der Unternehmensstrategie sind die Erhöhung der Präsenz in Wachstumsmärkten durch den Verbundausbau sowie gezielte Partnerschaften mit Airlines und Herstellern. Aktuell laufen Verhandlungen mit mehreren externen Kunden über weitreichende Kooperationen. Strategische Partnerschaften der Lufthansa Group werden ebenfalls gepflegt und ausgebaut, um Synergien besser nutzen zu können. Gleichzeitig wird so die Position gegenüber Wettbewerbern wie Flugzeug-, Triebwerks- und Geräteherstellern (OEM, Original Equipment Manufacturer) gestärkt. Auch als unabhängiger MRO-Dienstleister sind Kooperationen fallweise sinnvoll, um den Zugang zu Wissen und Lizenzen zu erhalten, Geschäft zu gewinnen und zu sichern. So wurden neben den Kooperationen im VIP-Verbund beispielsweise im Triebwerksbereich mit zwei der führenden Hersteller Kooperationsvereinbarungen unterzeichnet.

Absatzmärkte und Wettbewerb

Airline-Konsolidierung führt auch zu Konsolidierung auf der MRO-Anbieterseite

Aus unterschiedlichen Gründen stellten 2012 weltweit insgesamt 37 Airlines mit 377 Flugzeugen den Flugbetrieb ein. Die – insbesondere im europäischen Markt – anhaltend angespannte Finanzlage der Airlines führte im Vergleich zu den Vorjahren zu einem merklich gesunkenen Preisniveau für MRO-Leistungen. Trotz des Wachstums im Weltluftverkehr verschärfen weiterhin Überkapazitäten den MRO-Wettbewerb. Eine beginnende Marktkonsolidierung wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr bereits sichtbar: Der kanadische MRO-Anbieter Aveos stellte seinen Betrieb im März 2012 ein und entließ 2.400 Mitarbeiter. Finnair entschloss sich zur Einstellung der eigenen MRO-Aktivitäten und American Airlines gab den Abbau von mehr als 1.700 Beschäftigten an ihren US-amerikanischen MRO-Standorten bekannt. Gleichzeitig wurden – vor allem in Asien – Kapazitäten aufgebaut, sodass der Gesamtmarkt für MRO-Leistungen auch 2012 insgesamt auf niedrigerem Preisniveau wuchs.

Standorte Lufthansa Technik



Zu den wichtigsten Wettbewerbern der Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEM wie General Electric und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften, wie beispielsweise Air France Industries, sowie andere unabhängige Anbieter wie SR Technics. Hierbei drängen die OEM vermehrt in den MRO-Markt: Geräte- und Triebwerkshersteller sehen wegen der hohen Entwicklungskosten und geringen Beteiligung an Erlösen aus Flugzeugverkäufen eine Ergänzung ihrer Geschäftstätigkeit. Auch Flugzeughersteller (unter anderem Boeing und Airbus) sehen darin ein lukratives, gänzlich neues Geschäftsfeld. Daher erschweren sie MRO-Betrieben den Zugang zu geistigem Eigentum und vermarkten Lizenzen nur restriktiv oder zu sehr hohen Preisen. Diese Entwicklungen verstärken Wettbewerb sowie Preisdruck auf dem MRO-Markt und stellen somit die zentralen Herausforderungen für Lufthansa Technik dar. Aufgrund der leicht rückläufigen Umsätze – speziell im Modifikationsgeschäft und in der Triebwerksüberholung – konnte Lufthansa Technik ihre Marktposition nicht ausbauen. Dennoch bleibt das Unternehmen weiterhin Weltmarktführer unter den unabhängigen MRO-Anbietern und deckt mit dem umfassenden und modernen Produktportfolio rund 80 Prozent des Marktvolumens ab.

Vertrieb und Kunden

Umsatzanteil in Asien wird ausgeweitet

Lufthansa Technik betreut weltweit mehr als 730 Kunden, darunter vor allem Airlines und Flugzeug-Leasinggesellschaften, aber auch VIP-Jet-Betreiber und öffentliche Auftraggeber. Der wichtigste Absatzmarkt des Unternehmens bleibt unverändert Europa inklusive der GUS-Staaten. Der Umsatzanteil dieser Region lag mit 68 Prozent leicht unter Vorjahr. In der Region Amerika konnte der Anteil auf 11 Prozent ausgeweitet werden. Aufgrund der weiterhin instabilen Lage in der Region Mittlerer Osten und Afrika war der Umsatzanteil mit knapp 6 Prozent leicht rückläufig. In der Wachstumsregion Asien/Pazifik betrug der Anteil 15 Prozent am Gesamtumsatz und konnte somit gegenüber Vorjahr erhöht werden.

Ein Großteil der Produkte und Dienstleistungen wird über die zentrale Vertriebsorganisation vermarktet, die über regionale Vertriebsbüros an allen wichtigen Standorten vertreten ist. In Ergänzung dazu erfolgen dezentrale Vertriebsaktivitäten für spezifische Produkte mit zum Teil regionalen Schwerpunkten. Diese Produkte werden primär in den jeweiligen Produktdivisionen und Tochterunternehmen vertrieben, die seit Jahren einen direkten Zugang zu ihren Kunden und Märkten pflegen. Bestandskunden werden dezentral, in Teilbereichen sogar mit weiterer regionaler Differenzierung betreut. Auf Basis regelmäßiger Kundenbesuche, des Kundenportals – in dem vielfältige Informationen zu finden sind und auch Leistungen im Rahmen bestehender Verträge beauftragt werden – sowie verschiedener Printmedien stellt Lufthansa Technik einen intensiven Kundenkontakt sicher. Vervollständigt wird dies über Austauschmöglichkeiten auf Fachmessen sowie durch regelmäßig durchgeführte Kundenbefragungen. Diese Aktivitäten tragen seit mehreren Jahren erfolgreich dazu bei, die größten und wichtigsten Kunden an Lufthansa Technik langfristig zu binden.

Geschäftsverlauf

513 neue Verträge wurden abgeschlossen

Insgesamt konnte Lufthansa Technik im Geschäftsjahr 2012 mit 45 neuen Kunden und 513 neuen Verträgen ein Vertragsvolumen von 484 Mio. EUR für das Gesamtjahr 2012 abschließen. Im betrachteten Zeitraum wurden 2.249 Flugzeuge exklusiv im Rahmen von Verträgen betreut (+5,8 Prozent). Zu den wesentlichen Vertragsabschlüssen gehören unter anderem die Komponentenversorgung (TCS) für Scandinavian Airlines (SAS) mit rund 140 Flugzeugen sowie für die Boeing 787-Flotte des Kunden Ethiopian Airlines. Weitere TCS-Verträge konnten zum Beispiel mit SriLankan Airlines, Airbus (Beluga-Flotte), der indischen GoAirlines und der mexikanischen Low-Cost-Airline Volaris abgeschlossen werden. Auch in den anderen Produktsegmenten konnten Vertriebserfolge erzielt werden: So wurden zum Beispiel ein Triebwerksüberholungsvertrag für die Airbus A320-Flotte von Air Canada über sechs Jahre sowie ein Wartungsvertrag mit Virgin Atlantic (C-Checks für B747-400) und ein Total Base Maintenance-Vertrag mit Norwegian Air Shuttle über fünf Jahre abgeschlossen. Mit dem langjährigen Bestandskunden Aeroflot wurden verschiedene Ausweitungen des Betreuungsumfangs – sowohl hinsichtlich zusätzlicher Flugzeuge und neuer Muster wie zum Beispiel der B777, aber auch über neue Leistungsspektren – vertraglich vereinbart. Außerdem wurden mit Airbus Vereinbarungen über umfangreiche Modifikationsarbeiten an den A380-Flotten verschiedener Kunden getroffen, die ab 2013 durchgeführt werden sollen.

2012 war ein Jahr im Zeichen des neuen Jumbos

Neben dem erfolgreichen Einstieg in die Instandhaltung des neuen Flugzeugmusters Boeing 787, für das nach dem Erstkunden Japan Airlines mit Ethiopian Airlines 2012 ein weiterer Kunde gewonnen werden konnte, stand 2012 im Zeichen der neuen Boeing 747-8i. Die Einführung des neuen „Jumbos“ in den Liniendienst der Lufthansa Passage verlief problemlos, dies nicht zuletzt auch dank frühzeitiger und umfassender Vorbereitungsmaßnahmen sowie zahlreicher Erfahrungen aus der erfolgreichen Einführung des Airbus A380 im Jahr zuvor. Mittlerweile werden vier B747-8i durch die Wartung der Lufthansa Technik betreut. Im September wurde in Hamburg mit der weltweit ersten VIP-Erstausstattung einer B747-8i für einen Privatkunden begonnen. Bis Mitte 2014 wird das Flugzeug mit einer VIP-Kabine auf höchstem Design- und Technologieniveau ausgestattet. Im Dezember wurde dann eine weitere B747-8i in Hamburg empfangen – ebenfalls mit dem Auftrag, die VIP-Erstausstattung durchzuführen. Für die Lufthansa Passage wurden nach erfolgreichem Abschluss des Einbaus der neuen Europa-Kabine weitere Umrüstungen, zum Beispiel der Business und First Class sowie der Einbau von FlyNet („Internet an Bord“), vorangetrieben.

Umsatz Technik in Mio. €

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Trotz stagnierender Umsatzerlöse steigt das Ergebnis deutlich über Vorjahresniveau

Im Jahr 2012 wurden Umsatzerlöse von rund 4,0 Mrd. EUR (–80 Mio. EUR) erwirtschaftet. Dabei gingen die Umsätze mit Konzerngesellschaften aufgrund des Verkaufs der bmi und eines umsatzstarken Modifikationsprogramms im Vorjahr (unter anderem neue Europa-Kabine) um 11,4 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR zurück. Gleichzeitig stieg der Außenumsatz um 5,4 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. In Summe wurde der Anteil der konzernexternen Erlöse am Gesamtumsatz deutlich auf 61 Prozent (+5 Prozentpunkte) gesteigert. Dem Umsatzwachstum in der Geräteinstandhaltung und im VIP-Segment wirkten dabei Kundeninsolvenzen, eine geringere Einlastung im Triebwerksbereich und die Portfoliobereinigungen entgegen. Die sonstigen operativen Erträge blieben mit 224 Mio. EUR (–3,4 Prozent) nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. In Summe erwirtschaftete das Geschäftsfeld Technik operative Gesamterlöse in Höhe von 4,2 Mrd. EUR (–2,0 Prozent).

Die operativen Gesamtaufwendungen gingen auf 3,9 Mrd. EUR (–3,7 Prozent) zurück. Der Materialaufwand sank dabei deutlich um 7,4 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR, was im Wesentlichen auf

Aufwendungen Technik

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 966	2 123	–7,4
davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 251	1 389	–9,9
davon Fremdleistungen	561	644	–12,9
Personalaufwand	1 237	1 095	13,0
Abschreibungen	101	90	12,2
Sonstiger operativer Aufwand	615	760	–19,1
Summe operative Aufwendungen	**3 919**	**4 068**	**–3,7**

Operatives Ergebnis Technik in Mio. €

das verringerte Modifikationsvolumen sowie die reduzierte Triebwerkseinlastung und damit einhergehend geringeren Material- und Fremdleistungseinsatz zurückzuführen ist.

Die Abschreibungen lagen mit 101 Mio. EUR um 11 Mio. EUR über Vorjahr. Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken währungsbedingt und aufgrund der im Vorjahr enthaltenen Rückstellungen im Zusammenhang mit langlaufenden Verträgen um 19,1 Prozent auf 615 Mio. EUR.

Aufgrund der Erweiterung des Konsolidierungskreises zum Jahreswechsel um zwei Gesellschaften und der tariflich vereinbarten Übernahme von Zeitarbeitskräften, die inzwischen zu einem kumulierten Zugang von 260 Mitarbeitern geführt hat, stieg die Mitarbeiterzahl im Durchschnitt um 2,8 Prozent auf 20.368. Mehr als 250 Mitarbeiter wechselten in den Freizeitblock der Altersteilzeit oder in den Ruhestand, während etwa 100 Schulabgänger und Absolventen ihre Ausbildung bei Lufthansa Technik antraten. Gepaart mit der seit Jahresbeginn geltenden Tariferhöhung, angestiegenem Pensionsrückstellungsaufwand und einer deutlichen Ausweitung der Altersteilzeitangebote (Öffnung für administratives Personal) führte dies zu einem Anstieg des Personalaufwands auf 1,2 Mrd. EUR (+13,0 Prozent). Dennoch wurde die Beschäftigtenzahl insbesondere in Betrieben reduziert, die aktuell Restrukturierungsprogramme durchlaufen oder kürzlich abgeschlossen haben, um so ihre langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern oder gegebenenfalls auch Leistungen einzustellen. Dazu zählen Lufthansa Technik Qantas Engineering, Lufthansa Technik Switzerland, aber auch die Bereiche Triebwerke und Flugzeuglackierung innerhalb der Lufthansa Technik AG.

In Summe erwirtschaftete Lufthansa Technik einen operativen Gewinn von 318 Mio. EUR (+23,7 Prozent) und verbesserte damit das Vorjahresergebnis deutlich. Die übrigen Segmenterträge stiegen auf 37 Mio. EUR (+23,3 Prozent). Der Beitrag der Beteiligungen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, sank auf 15 Mio. EUR (–6 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch eine veränderte Ausschüttungspolitik bei Belac und eine daraus resultierende Abwertung und trotz eines positiven Verlaufs bei Heico und N3. In Summe führt dies zu einem Segmentergebnis von 367 Mio. EUR (+19,9 Prozent).

Die Segmentinvestitionen sanken auf 129 Mio. EUR (–10 Mio. EUR). Wesentliche Investitionen waren der Kauf von Reservetriebwerken bei der LTAIL für die Erweiterung der Konzernflotten sowie infrastrukturelle Investitionen. Außerdem wurde eine Investition zur Übernahme des Air Canada Triebwerksversorgungsvertrags vom insolventen Konkurrenten Aveos getätigt.

Prognose

Durch SCORE gestärkt aus der Marktkonsolidierung hervorgehen

Die MRO-Industrie erwartet durch weltweit wachsende Flugzeugflotten mittelfristig ein Wachstum von etwa 4 Prozent pro Jahr mit regionalen Unterschieden. Durch die wachsende Zahl aggressiv im Markt agierender Wettbewerber und damit verbundene Kapazitätserweiterungen trifft die steigende Nachfrage auf ein deutlich höheres Angebot an MRO-Leistungen. Eine Fortsetzung der bereits begonnenen Marktbereinigung ist daher zu erwarten.

Lufthansa Technik stellt sich dem erhöhten Wettbewerbsdruck bei zugleich extrem hoher Preissensitivität der Kunden und will durch eine Verbesserung der Kosten- und Wettbewerbsposition die Voraussetzungen für weiteres Wachstum schaffen. Das Konzernprogramm SCORE ist fest im Unternehmen verankert und entsprechende Maßnahmen sind etabliert. Lufthansa Technik ist gut und stabil im Markt positioniert. Das Unternehmen stützt sich auf die operative Kompetenz aus der unmittelbaren Erfahrung des Airline-Betriebs sowie ein umfassendes und innovatives Produktportfolio mit modernsten Reparaturverfahren. Weiterhin setzt Lufthansa Technik auf das Angebot von Einzelreparatur bis hin zur technischen Vollversorgung auch bei neuen Flugzeugmustern und bestehende Produktdifferenzierungsmerkmale, wie zum Beispiel Qualität, Durchlaufzeit und Termintreue, sowie auf die weltweite Präsenz über das Verbundnetzwerk. Diese Stellung im Markt wird durch die erfolgreiche Umsetzung der SCORE-Maßnahmen weiter gefestigt und ausgebaut, sodass Lufthansa Technik gestärkt aus der Konsolidierung im MRO-Markt hervorgehen wird. Für die Geschäftsjahre 2013 und 2014 erwartet Lufthansa Technik auf Basis der aktuellen Konjunkturprognosen jeweils einen moderaten Umsatzanstieg sowie eine stabile Ergebnisentwicklung in 2013 und eine Verbesserung in 2014.

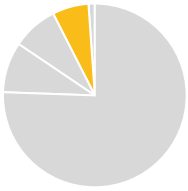
Geschäftsfeld Catering

Umsatz | 2,5 Mrd. € |

Operatives Ergebnis | 97 Mio. € |

↗ LSG Sky Chefs baut Produktportfolio rund um Airline-Catering weiter aus. ↗ Der Fokus liegt auf Expansion und Kostenmanagement. ↗ Die Leistungsfähigkeit von LSG Sky Chefs wird permanent verbessert. ↗ Umsatz und Ergebnis steigen in schwierigem Marktumfeld abermals. ↗ Das profitable Wachstum wird auch künftig fortgesetzt.

Anteil am Konzernumsatz 6,4 %



↗ Weltweiter Marktführer im Airline-Catering

Kennzahlen Catering

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 503	2 299	8,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	570	561	1,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	97	85	14,1
Vergleichbare operative Marge	%	3,9	3,7	0,2 P.
Segmentergebnis	Mio. €	127	97	30,9
EBITDA*	Mio. €	214	147	45,6
CVA	Mio. €	39	–25	
Segmentinvestitionen	Mio. €	46	74	–37,8
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	30 088	29 586	1,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	30 007	29 226	2,7

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie

Führender Airline-Caterer baut Portfolio weiter aus
Die LSG Sky Chefs-Gruppe hält mit einem weltweiten Marktanteil von 27 Prozent unverändert die führende Position im Markt für Airline-Catering. Darüber hinaus baut das Unternehmen sein Produkt- und Branchenportfolio seit einigen Jahren deutlich aus, um mit den im Kerngeschäft erworbenen Kompetenzen erfolgreich auch angrenzende Märkte zu bearbeiten und konjunkturelle Schwankungen des Airline-Geschäfts zu kompensieren. Die Schwerpunkte der Diversifizierung liegen im Ausbau des Equipment-Management-Geschäfts sowie im Eintritt in Märkte wie Catering für Züge oder die Belieferung von Einzelhandelsketten.

Geografisch betrachtet hat das Unternehmen eine starke Präsenz in seinen Heimatmärkten Deutschland und USA. In den Wachstumsregionen Lateinamerika, Afrika, Asien und Osteuropa wird das Netzwerk kontinuierlich über Partnerschaften und Managementverträge erweitert. Die Gruppe umfasst zum Stichtag 151 Unternehmen und beliefert ihre Kunden an 207 Flughäfen in 52 Ländern. Die Muttergesellschaft der Gruppe ist die LSG Lufthansa Service Holding AG mit Sitz in Neu-Isenburg. LSG Sky Chefs blickt auf mehr als 70 Jahre Erfahrung im Kerngeschäft Airline-Catering zurück.

Das Unternehmen wird durch ein vierköpfiges Vorstandsgremium gesteuert. Die Airline-Catering-Aktivitäten sind in sechs Regionen aufgeteilt, um den stark unterschiedlichen Herausforderungen hinsichtlich Marktreife, Nachfrageentwicklung, Expansionschancen sowie Restrukturierungsbedarf optimal begegnen zu können. Kompetenzzentren für die erweiterten Aktivitäten in den Bereichen Equipment-Management und -Logistik sowie zur Erschließung angrenzender Märkte sind je nach ihrem Ursprung zentral oder in einer Region angesiedelt und leisten weltweite Unterstützung.

Ziel der Gruppe ist es, Marktanteil und Profitabilität gleichermaßen zu steigern. Der Fokus liegt daher auf Expansion und Kostenmanagement. Die Expansionsbestrebungen umfassen den Eintritt in weitere, zukunftsträchtige Airline-Catering-Ländermärkte, den weiteren Ausbau des Portfolios mit ergänzenden Produkten und Dienstleistungen sowie die Erschließung von Potenzialen in angrenzenden Märkten. Diese Maßnahmen werden weitgehend über Partnerschaften realisiert, um Markt- und Produkt-Know-how oder lokale Marktkenntnisse und -beziehungen zu erlangen. Das Kostenmanagement beinhaltet die kontinuierliche Verbesserung durch Prozessstraffung und -standardisierung in Produktion und Verwaltung, die Senkung von Material- und Personalkosten sowie die Etablierung neuer, eng an den Kundenbedürfnissen ausgerichteter Geschäftsmodelle.

Standorte Catering

● LSG Sky Chefs ● Joint Ventures ● Strategische Partnerschaften

Absatzmärkte und Wettbewerb

LSG Sky Chefs ist auf allen Kontinenten stark vertreten
Der langfristige Trend zum Passagierwachstum in der Airline-Industrie hat nach Einschätzung von LSG Sky Chefs weiterhin Bestand. Allerdings wachsen insbesondere in Europa die Low-Cost-Airlines überproportional. Dies wird Auswirkungen auf die Servicestruktur haben, da die Bedeutung von „Buy on Board“ und des Erzielens von Zusatzerträgen steigen wird. Global wird das Servicekonzept aus Wettbewerbsgründen innerhalb der Airline-Industrie nicht weiter reduziert. In den Wachstumsregionen Asien, Lateinamerika, Afrika und Naher Osten ist ein sogar eher zunehmender Fokus auf den Bordservice als wichtigen Differenzierungsfaktor zu beobachten.

LSG Sky Chefs ist in vielen wichtigen Absatzmärkten mit eigenen Produktionsstandorten vor Ort und unterhält darüber hinaus bedeutende Joint Ventures, insbesondere in Lateinamerika, China, Großbritannien, Russland und der Schweiz. Es gibt nur einen Wettbewerber, der ebenfalls global präsent ist. Darüber hinaus gibt es eine überschaubare Anzahl von Anbietern mit Standorten in nur wenigen Regionen oder wenigen überregionalen Standorten, die jedoch zunehmend expandieren und über Konsolidierungen wachsen. Außerdem werden neue Anbieter aus der Logistikbranche zu Marktteilnehmern. In Amerika und Europa liegt der Marktanteil von LSG Sky Chefs nach eigenen Berechnungen jeweils zwischen 35 und rund 40 Prozent. In Asien hält LSG Sky Chefs nach wie vor die führende Position als unabhängiger Anbieter. In Afrika baut das Unternehmen seine Marktpräsenz systematisch aus.

Vertrieb und Kunden

Kundenbeziehungen sollen gestärkt und erweitert werden
LSG Sky Chefs ist als Airline-Caterer für nahezu alle internationalen sowie zahlreiche nationale und regionale Fluggesellschaften tätig. Die Geschäftsbeziehungen mit rund 300 Hauptkunden unterscheiden sich hinsichtlich Umfang und Dauer. Die großen Kunden beliefert LSG Sky Chefs aus ihrem Netzwerk an ihren Drehkreuzen und zahlreichen weiteren Standorten.

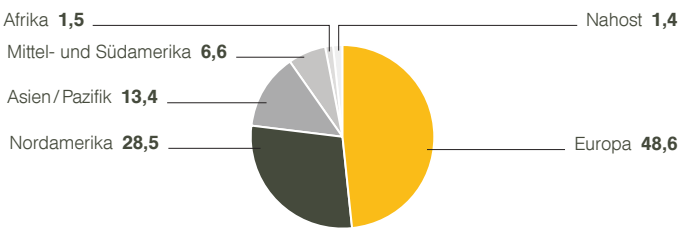
Das zentrale Vertriebsteam ist übergreifend für die Ausarbeitung der weltweiten Vertriebsstrategie und ihre Verfolgung in enger Abstimmung mit den Regionen verantwortlich. Dies hat zum Ziel, bestehende Kundenbeziehungen zu festigen und mit aufstrebenden Fluggesellschaften im Rahmen ihrer Netzwerkerweiterung zu wachsen.

Die Vertriebsteams in den sechs Airline-Catering-Regionen setzen sich aus Key Account Managern zusammen, die – je nach Umfang der Vertragsverhältnisse – einen oder mehrere in der jeweiligen Region beheimatete Kunden betreuen.

Die über das Airline-Catering hinausgehenden Dienstleistungen wie die Entwicklung, Beschaffung und Logistik von Bordservice-Equipment werden in Kooperation zwischen den zentralen Kompetenzzentren und den regionalen Teams zunehmend international vermarktet.

Die Betreuung der Kunden in den angrenzenden Märkten sowie die Erschließung neuer Opportunitäten erfordern spezifisches Branchen-Know-how und werden daher von den mit entsprechenden Experten ausgestatteten Kompetenzzentren wahrgenommen.

Catering Umsatz nach Regionen in %



Geschäftsverlauf

LSG Sky Chefs erhöht Umsatz in schwierigem Umfeld
Die weltweite Nachfrage nach Catering-Leistungen lag im Jahr 2012 trotz des verlangsamten Wirtschaftswachstums erneut über dem Vorjahr. In allen Regionen konnte LSG Sky Chefs im Airline-Catering den Umsatz gegenüber dem Vorjahr erhöhen.

Trotz des hohen Marktdrucks konnten wesentliche Kundenverträge in 2012 verlängert und erweitert werden. Dazu zählen insbesondere die weltweiten Verträge mit den nordamerikanischen Carriern American Airlines, United Airlines, US Airways und Alaska Airlines, die Verlängerung mit Thomson Airways an 21 Flughäfen in Großbritannien und Irland sowie die Verlängerung mit Alitalia an ihrem Drehkreuz in Rom. Zudem ist es gelungen, die Geschäftsbeziehungen mit den wachstumsstarken Airlines aus dem Nahen Osten zu intensivieren. Die langjährigen Verträge mit Virgin Atlantic in Großbritannien und TUIfly in Deutschland liefen hingegen Ende Mai beziehungsweise Ende Oktober fristgerecht aus.

Mit Finnair unterzeichnete LSG Sky Chefs eine Vereinbarung zum Management der Catering-Aktivitäten am Drehkreuz der Airline in Helsinki, die zum 1. August 2012 wirksam wurde. Die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens mit Alpha Flight Group in Großbritannien wurde zum 1. Oktober vollzogen. Im Rahmen des langjährigen Joint Ventures mit Aeroflot, das als Aeromar firmiert, gelang Anfang 2012 der Markteintritt in St. Petersburg und im November in Wladiwostok.

Im Sommer eröffnete LSG Sky Chefs drei neue Joint Venture-Betriebe in Luanda, am neuen chinesischen Flughafen Kunming und in Vilnius. Am russischen Standort Novosibirsk schloss das Unternehmen eine Joint Venture-Vereinbarung mit dem Flughafenbetreiber Novaport.

Das Geschäft mit Einzelhandelsketten in den USA wuchs durch die Ausweitung bestehender Kundenbeziehungen sowie die Akquisition neuer Kunden wie CVS, Hess, Coremark und Walgreens. Auf der Fachmesse der National Association of Convenience Stores wurde die für die Einzelhandelsaktivitäten neu geschaffene Marke „Fine Choice“ erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt. Zudem präsentierte sich das Unternehmen im September 2012 auf der führenden Fachmesse für Verkehrstechnik Innotrans mit seinem innovativen Produkt- und Serviceangebot für die neue Generation von Hochgeschwindigkeitszügen.

Leistungsfähigkeit wird kontinuierlich verbessert
Im Rahmen des internen Projekts „SCORE – Upgrade for Performance“ wird die Leistungsfähigkeit des Unternehmens Schritt für Schritt weiter verbessert. Gleichzeitig wird der Beitrag zum Zukunftsprogramm SCORE der Lufthansa Group sichergestellt. Das Projekt umfasst die Weiterführung der bereits in den Vorjahren lancierten Excellence-Initiativen in den Bereichen Procurement, Operations und Sales und wurde um Initiativen im Product Engineering ergänzt. Zudem werden strukturelle Schwachstellen durch Prozessstandardisierung und -optimierung, die Anpassung des Standortnetzwerks sowie die Erreichung wettbewerbsfähiger Tarifstrukturen beseitigt.

In den USA konnte im Januar 2012 ein bis Frühjahr 2015 gültiger Tarifvertrag für rund 8.000 Mitarbeiter unterzeichnet werden. Für die rund 6.000 Beschäftigten in Deutschland wurde zu Beginn des Geschäftsjahres 2012 eine tarifliche Nullrunde bis Ende Januar 2013 vereinbart. Die Verhandlungen zur Herstellung nachhaltig wettbewerbsfähiger Personalkostenstrukturen in Deutschland mit der Gewerkschaft ver.di dauern noch an. LSG Sky Chefs ist sehr zuversichtlich, bis Ende März 2013 eine Lösung vereinbaren zu können. Im Rahmen der Neustrukturierung des deutschen Standortnetzwerks wurden für die Standorte Nürnberg, Köln und Stuttgart Interessenausgleiche zum Abbau von Kapazitäten unterschrieben. Der Standort Nürnberg wird zum 31. März 2013 geschlossen.

Die von LSG Sky Chefs entwickelten Prozesse und Produkte tragen durchgängig dem steigenden Umweltbewusstsein Rechnung und finden bei Kunden und Öffentlichkeit gleichermaßen positive Resonanz. So wurde das Produktdesign der Transaero Economy Class Tablettserie „Slot“ mit dem „iF Design Award“ ausgezeichnet. Zum zweiten Mal in Folge erhielt das Unternehmen von einem führenden Branchenmagazin den „Global Travel Catering Distinction Award“ in Anerkennung herausragender Produkt- und Service-Leistungen. Nach seinem Start auf Lufthansa Passage Langstrecken ist der bereits im Jahr 2010 prämierte Leichtbau-Trolley „Quantum“ seit Mitte August auch auf dem Condor Streckennetz im Einsatz. Der Betrieb Frankfurt International wurde von Fraport mit dem „Energy Award 2012“ für enorme Reduzierungen des Energie- und Wasserverbrauchs von rund 25 Prozent ausgezeichnet.

Im März 2012 demonstrierte LSG Sky Chefs auf der erstmalig stattfindenden Fachmesse World Travel Catering und Onboard Services Expo dem Fachpublikum aus der Airline-Industrie seinen durchgängigen Nachhaltigkeitsansatz anhand von zahlreichen Produkten und Dienstleistungen.

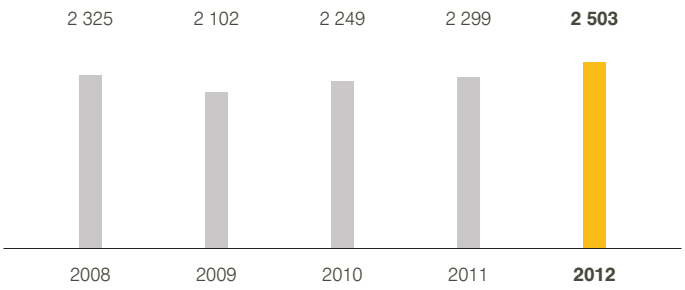
Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz steigt deutlich um 8,9 Prozent
Das Geschäftsfeld Catering konnte im Geschäftsjahr 2012 seinen Umsatz signifikant steigern. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,9 Prozent (wechselkursbereinigt: +4,4 Prozent) auf 2,5 Mrd. EUR. Der Außenumsatz wuchs auf 1,9 Mrd. EUR (+11,2 Prozent), während sich der Innenumsatz um lediglich 1,6 Prozent auf 570 Mio. EUR erhöhte. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Geschäftsbetriebe trugen mit 41 Mio. EUR zum Umsatzwachstum bei.

Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 110 Mio. EUR deutlich (+52 Mio. EUR) über dem Vorjahreswert. Diese positive Entwicklung ist vor allem auf die vorzeitige Beendigung eines Leasingvertrags in den USA sowie auf Erstattungen der Konzernobergesellschaft im Rahmen des SCORE-Programms zurückzuführen.

Insgesamt stiegen die operativen Gesamterlöse um 10,9 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR.

Umsatz Catering in Mio. €



Operative Aufwendungen entwickeln sich unterproportional
Die operativen Gesamtaufwendungen haben sich um 10,7 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert und damit unterproportional zu den Erlösen auf 2,5 Mrd. EUR erhöht. Der Materialaufwand belief sich im Berichtszeitraum auf 1,1 Mrd. EUR (+9,1 Prozent). Die Materialaufwandsquote konnte trotz hoher Lebensmittelpreise mit 44,9 Prozent auf Vorjahresniveau (44,8 Prozent) gehalten werden.

Aufwendungen Catering

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 124	1 030	9,1
Personalaufwand	918	799	14,9
Abschreibungen	65	58	12,1
Sonstiger operativer Aufwand	409	385	6,2
Summe operative Aufwendungen	**2 516**	**2 272**	**10,7**

Im Geschäftsjahr 2012 beschäftigte die LSG Sky Chefs-Gruppe durchschnittlich 30.007 Mitarbeiter, 2,7 Prozent mehr als in 2011. Bedingt durch Wechselkurseffekte, Restrukturierungsaufwendungen im Rahmen des SCORE-Programms, Änderungen im Konsolidierungskreis sowie tarifvertragliche Einmalzahlungen in den USA ergab sich beim Personalaufwand insgesamt ein Anstieg um 14,9 Prozent auf 918 Mio. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich hauptsächlich infolge des in 2011 gestiegenen Investitionsvolumens um 12,1 Prozent auf 65 Mio. EUR.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen, insbesondere bedingt durch das erhöhte Geschäftsvolumen, auf 409 Mio. EUR (+6,2 Prozent) an.

Operatives Ergebnis steigt um 14,1 Prozent
Der operative Gewinn der LSG Sky Chefs-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2012 überproportional zum Umsatzwachstum um 14,1 Prozent auf 97 Mio. EUR (Vorjahr: 85 Mio. EUR) gesteigert werden.

Der Saldo aus übrigen Segmenterträgen und Segmentaufwendungen betrug im Geschäftsjahr 2012 16 Mio. EUR und lag damit um 18 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahreswert. Ursächlich für diesen Anstieg waren in erster Linie Erträge im Zusammenhang mit der Einbringung des Geschäftsbetriebs in ein Gemeinschaftsunternehmen in Großbritannien. Gegenläufig sind in 2012 Aufwendungen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Anlagevermögen angefallen. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung lag mit 14 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Das Segmentergebnis von LSG Sky Chefs betrug insgesamt 127 Mio. EUR (Vorjahr: 97 Mio. EUR). Die Segmentinvestitionen fielen mit 46 Mio. EUR um 28 Mio. EUR geringer aus als im Vorjahr.

Operatives Ergebnis Catering in Mio. €

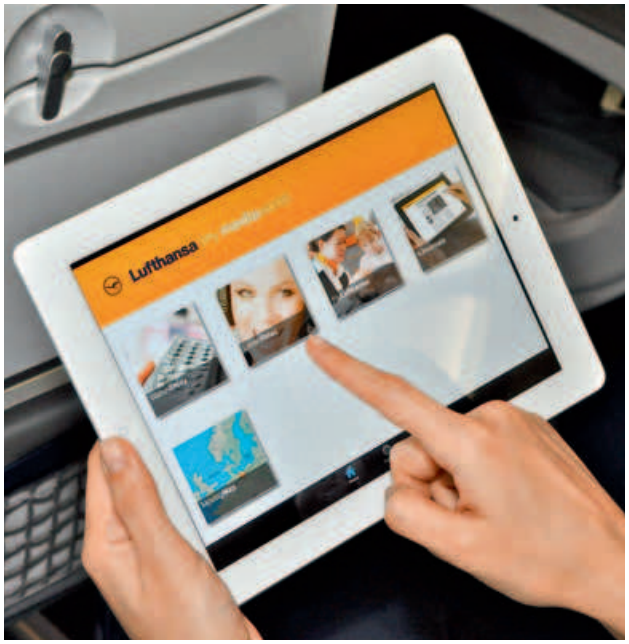
Mehrperiodenübersicht zeigt erneut die positive Unternehmensentwicklung auf
In den vergangenen Jahren ist es LSG Sky Chefs trotz schwieriger Rahmenbedingungen, insbesondere in Europa, sowie global extremem Wettbewerbsdruck gelungen, Umsatz und operativen Gewinn kontinuierlich zu steigern. Neben erfolgreicher Prozessstandardisierung ist die Flexibilität des Unternehmens deutlich gestiegen. Zudem konnte der Eintritt in neue Märkte trotz des Investitionsstopps über innovative Geschäftsmodelle erfolgreich vollzogen werden.

Prognose

Umsatz und Gewinn werden voraussichtlich weiter zulegen
LSG Sky Chefs rechnet für das Geschäftsjahr 2013 nur mit einem moderaten Wachstum im Kerngeschäft. Die Position in angrenzenden Märkten soll jedoch weiter ausgebaut werden.

Im Airline-Catering wird das Unternehmen seinen Innovations- und Nachhaltigkeitsansatz intensivieren, um zusätzlichen Kundennutzen zu generieren und so bestehende Geschäftsbeziehungen anzureichern und neue Kunden zu gewinnen. Gleichzeitig wird LSG Sky Chefs die Differenzierung über ihren führenden Qualitätsanspruch aktiv vorantreiben. Die Aktivitäten in angrenzenden Märkten werden ausgebaut, um weiterhin zu wachsen und die Schwankungen des Airline-Geschäfts auszugleichen. Auf dem internen Programm zum konsequenten Kostenmanagement über die Standardisierung und Optimierung von Prozessen und Geschäftsmodellen liegt auch weiterhin ein wichtiger Fokus.

Für die Jahre 2013 und 2014 erwartet LSG Sky Chefs einen erneuten Anstieg von Umsatz und operativem Gewinn.



Geschäftsfeld IT Services

Umsatz | 609 Mio. € |

Operatives Ergebnis | 21 Mio. € |

↗ Lufthansa Systems ist weltweit führender IT-Dienstleister in der Airline-Industrie. ↗ Innovative Produkte und Dienstleistungen decken die künftigen Marktanforderungen ab. ↗ Umsatz und Ergebnis werden 2012 gesteigert. ↗ Hohe Auftragseingänge bilden eine gute Basis für künftiges profitables Wachstum. ↗ Nachhaltige Kostensenkungen werden die Ertragskraft weiter verbessern.

Anteil am Konzernumsatz 0,9 %

↗ Führender IT-Dienstleister für die Luftfahrtindustrie

Kennzahlen IT Services

		2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	609	599	1,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	353	369	–4,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	21	19	10,5
Vergleichbare operative Marge	%	3,6	4,0	–0,4 P.
Segmentergebnis	Mio. €	20	21	–4,8
EBITDA*	Mio. €	76	58	31,0
CVA	Mio. €	7	23	–69,6
Segmentinvestitionen	Mio. €	24	55	–56,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	2 766	2 820	–1,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	2 777	2 855	–2,7

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Geschäftstätigkeit und Strategie

Führender IT-Dienstleister der Airline-Industrie
Lufthansa Systems bietet Beratungs- und IT-Dienstleistungen für ausgewählte Branchen und hat eine weltweit führende Position in der Airline-Industrie. Weitere Schwerpunktbranchen sind Transport und Logistik, Industrie, Medien und Verlage, Energie, Health Care sowie Touristik. Zum Kundenstamm gehören rund 300 Fluggesellschaften aus aller Welt sowie über 150 Unternehmen aus anderen Branchen, von denen zahlreiche schon seit vielen Jahren mit Lufthansa Systems zusammenarbeiten.

Lufthansa Systems ist in Deutschland und 16 weiteren Ländern mit Standorten vertreten. Damit sind Kundennähe und kurze Reaktionszeiten gewährleistet, die für einen global agierenden IT-Dienstleister von entscheidender Bedeutung sind. Eine internationale Produktionsbasis stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Dazu gehört ein weltweites Netz eigener Rechenzentren in Kelsterbach, London, Dallas und Singapur. Das Rechenzentrum in Kelsterbach zählt zu den modernsten und leistungsfähigsten in Europa. Das Unternehmen erbringt seine Leistungen in einer kundenorientierten Struktur in den Profit Centern Lufthansa Group Airline Solutions, Lufthansa Infrastruktur, Airline Solutions und Industry Solutions. Der Bereich Infrastructure Services erbringt die gesamten Infrastrukturleistungen und wird als Cost Center geführt.

Lufthansa Systems deckt komplettes IT-Spektrum ab
Als Full-Service-Dienstleister bietet Lufthansa Systems ihren Kunden von der Beratung über die Entwicklung und Implementierung maßgeschneiderter Anwendungen bis hin zum Betrieb von Systemen in den eigenen Rechenzentren das komplette Spektrum von IT-Dienstleistungen. Philosophie aller Leistungen und IT-Lösungen ist, dass sie für den Kunden einen direkten Mehrwert in Form von höherer Effizienz der Geschäftsprozesse, Kostensenkung oder Erlössteigerung schaffen müssen.

Lufthansa Systems kombiniert das Verständnis komplexer Geschäftsprozesse, ein fundiertes Technologie-Know-how und die langjährige Expertise im Management von IT-Projekten jeder Größenordnung bis hin zu komplexen Outsourcing-Aufträgen.

Innovationsmanagement ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie von Lufthansa Systems. So ist das Unternehmen Vorreiter im Bereich Virtualisierung und Cloud Computing in den eigenen Rechenzentren und bietet auch seinen Kunden entsprechende Lösungen an. Ebenso spielen mobile Technologien eine bedeutende Rolle, etwa im Bereich Inflight Entertainment.

Standorte Lufthansa Systems

In der Airline-Industrie verbindet Lufthansa Systems auf einzigartige Weise ein umfassendes Airline-Know-how mit tiefgreifendem IT-Expertenwissen. Als einziger Anbieter deckt Lufthansa Systems mit ihren Lösungen sämtliche Geschäftsprozesse von Airlines ab.

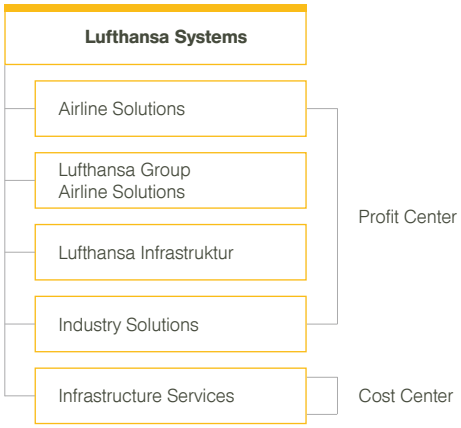
Absatzmärkte und Wettbewerb

Trend zu mobilen Lösungen erfordert Innovationen
Der Markt für IT-Dienstleistungen in der Airline-Industrie entwickelte sich 2012 mit einem Volumen von rund 8 Mrd. USD im Vorjahresvergleich insgesamt stabil. Die Verbesserung des Kundenservices, die Erschließung neuer Erlösquellen und die Senkung der Kosten haben für die Fluggesellschaften nach wie vor höchste Priorität. Ein weiterer Fokus liegt auch hier auf der Einführung mobiler Lösungen. Lufthansa Systems adressiert diese Prioritäten erfolgreich mit ihrem Portfolio an Produkten und Dienstleistungen.

Lufthansa Systems hat einen Marktanteil von 30 Prozent an den extern vergebenen Airline-IT-Leistungen in den Regionen Europa und Nahost/Afrika. In Asien/Pazifik und Amerika liegt der Marktanteil bei jeweils 3 Prozent. Mit Produkten wie der Flugplanungslösung Lido/Flight nimmt Lufthansa Systems darüber hinaus in bestimmten Segmenten des Markts eine führende Position ein.

Zu den Konkurrenten im Airline-IT-Markt gehören Sabre Airline Solutions, Amadeus, HP, SITA und Jeppesen. Lufthansa Systems bietet jedoch als einziger Anbieter ein umfassendes Produkt- und Infrastrukturportfolio, das alle zentralen Prozesse einer Fluggesellschaft abdeckt. Im Bereich Inflight Entertainment hat das Unternehmen mit der drahtlosen Lösung BoardConnect die Innovationsführerschaft übernommen.

Unternehmensstruktur von Lufthansa Systems



Vertrieb und Kunden

Langjährige Kundenbeziehungen belegen hohe IT-Kompetenz

Lufthansa Systems verfügt über eine stetig wachsende Kundenbasis. Dazu zählen im Airline-Bereich Netzwerk-Carrier wie auch Low-Cost-Airlines und Regionalfluggesellschaften. Der Branchenmix der sonstigen Kunden ist breit gefächert.

Mit vielen Kunden arbeitet Lufthansa Systems bereits lange, teilweise seit Mitte der 90er Jahre, zusammen. Dies unterstreicht, wie es Lufthansa Systems durch Kundennähe gelingt, deren wandelnde Bedürfnisse zu erkennen und durch die Entwicklung innovativer Lösungen zu befriedigen.

Die Airline-Kunden werden über vier Regional Managements betreut: Europa, Nahost/Afrika, Asien/Pazifik und Amerika. In ihrer Verantwortung liegen das gesamte Account- und Service-Management sowie der Vertrieb. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group werden von den Profit Centern Lufthansa Group Airline Solutions und Lufthansa Infrastruktur betreut.

Der Bereich Industry Solutions hat seinen Vertrieb ebenfalls auf Basis eines Key Account Managements organisiert. Dabei ist die Struktur analog zu den verschiedenen Branchen wie Transport und Logistik, Industrie, Medien und Verlage, Energie, Health Care sowie Touristik ausgerichtet. So ist sichergestellt, dass die Kunden von Branchenspezialisten betreut werden, die das jeweilige Geschäft ebenso wie die relevanten IT-Anforderungen sehr gut kennen.

Geschäftsverlauf

Zahlreiche neue Verträge abgeschlossen, viele Bestandsverträge verlängert

Zahlreiche Vertragsabschlüsse mit Neukunden sowie mit Bestandskunden innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group belegen die Wettbewerbsfähigkeit von Lufthansa Systems. Dies gilt umso mehr, als dass das Umfeld in allen Geschäftsbereichen durch anhaltende wirtschaftliche Unsicherheit geprägt war. So leidet insbesondere die Investitionsbereitschaft der Fluggesellschaften unter der aktuellen Marktentwicklung. Es gibt jedoch erste Anzeichen für eine Erholung des Markts, von der auch Lufthansa Systems profitiert.

Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und die Star Alliance verlängerten Verträge über den Betrieb ihrer weltweiten Datennetze auf Basis des Produkts SkyConnect. Malaysia Airlines wurde als weiterer Kunde für dieses Produkt gewonnen. Die Managed WAN-Lösung SkyConnect sorgt für den sicheren und kosteneffizienten Austausch von Daten und verbindet inzwischen weltweit insgesamt mehr als 2.100 Standorte.

Als bedeutende Neukunden für die Flugplanungslösung Lido/Flight wurden Air France-KLM und Ryanair gewonnen. Singapore Airlines hat den bestehenden Vertrag um weitere acht Jahre verlängert. Die Low-Cost-Airline Ryanair verlängerte ihre Verträge für die Planungssysteme NetLine/Sched, NetLine/Ops und NetLine/Crew um weitere zehn Jahre. Zur Steigerung der Erträge ihres Streckennetzes wählte Egyptair für die Netzplanung die Lösung NetLine/Plan. Als erste Airline weltweit wird Condor die neue Revenue Integrity-Lösung von Lufthansa Systems einsetzen. Das System bereinigt den Buchungsbestand und kann so die Erträge der Airline spürbar steigern. Zahlreiche neue Kunden konnten auch für myIDTravel gewonnen werden. Die integrierte Lösung für die Abwicklung von Mitarbeiterreisen wird bereits von mehr als 160 Fluggesellschaften weltweit eingesetzt und entwickelt sich mehr und mehr zu einem Industriestandard.

Die Regionalairline Eurowings vertraute Lufthansa Systems den Betrieb von unternehmenskritischen IT-Anwendungen sowie das Management und Hosting von SAP-Anwendungen für die nächsten fünf Jahre an. Die Migration aus dem unternehmenseigenen Datenzentrum von Eurowings in das Rechenzentrum in Kelsterbach wurde innerhalb von nur fünf Monaten abgeschlossen. Lufthansa CityLine hat begonnen, ihre Einsatzplanung mit den neuen Crew-Optimierern von Lufthansa Systems noch effizienter zu gestalten.

In der Lufthansa Group wurde die Einführung des neuen Arbeitsplatzmodells deskBase fortgesetzt. deskBase ist eine Lösung zur Virtualisierung von IT-Arbeitsplätzen. Ihr Kern ist die Bereitstellung eines Desktop-Arbeitsplatzes über ein browserbasiertes Portal, das an zentraler Stelle gehostet wird. Mitarbeiter können völlig unabhängig vom Ort und vom Endgerät auf alle Anwendungen und Daten zugreifen.

Im Bereich Industry Solutions hat Lufthansa Systems Beratungsverträge mit Volkswagen abgeschlossen und übernimmt für den Travel Management-Spezialisten AirPlus den Betrieb aller geschäftskritischen Prozesse in der Kreditkartenverarbeitung. Die Hamburg Port Authority hat Lufthansa Systems im Rahmen des laufenden Großprojekts – der Modernisierung der Hafenbahn-IT – mit weiteren Service-Leistungen beauftragt. Lufthansa Systems stellt hier umfassende Beratungs- und Entwicklungsleistungen zur Verfügung, die den Betrieb der Hafenbahn bei steigendem Warenumschlag und begrenzten Kapazitäten für die Zukunft sicherstellen.

Im Rahmen der Hotel-Fachmesse HITEC in Baltimore präsentierte Lufthansa Systems mit dem Guest Service Portal die erste voll integrierte Entertainment- und Business Intelligence-Plattform für die Hospitality-Industrie. Es wurde auf Basis der im Markt etablierten iTV-Lösung von Lufthansa Systems entwickelt. Das Guest Service Portal schafft mehr Reisekomfort, erleichtert die Kommunikation zwischen Gästen und Service-Personal während der gesamten Reise und erhöht die Effizienz der Service-Prozesse. Innerhalb der ersten Monate konnte bereits eine renommierte Kreuzfahrtreederei als Kunde gewonnen werden. Die norwegische Reederei Hurtigruten wird zwölf ihrer Schiffe mit der Lösung ausrüsten.

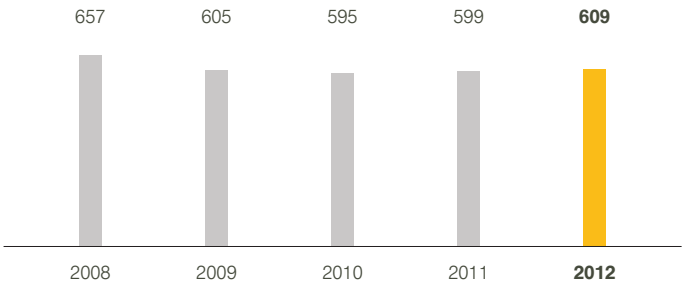
Die drahtlose Inflight Entertainment-Lösung BoardConnect erhielt gleich zwei international renommierte Auszeichnungen. Im Rahmen der Aircraft Interiors Expo in Hamburg wurde Lufthansa Systems mit dem „Crystal Cabin Award“ ausgezeichnet. Im September erhielt das Produkt auf der Apex Expo in Long Beach als „Best Single Achievement in Passenger Experience (Vendor)“ den begehrten „Avion Award“. BoardConnect ging im vergangenen Jahr beim Erstkunden Condor in Betrieb. Darüber hinaus führen Lufthansa und Virgin Australia derzeit Testflüge mit dem neuen System durch.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz entwickelt sich positiv

Die Lufthansa Systems erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 609 Mio. EUR (Vorjahr: 599 Mio. EUR). Während die Umsatzerlöse mit Gesellschaften der Lufthansa Group mit 353 Mio. EUR (–4,3 Prozent) weiterhin rückläufig waren, konnte der Umsatz mit externen Kunden deutlich auf 256 Mio. EUR (Vorjahr: 230 Mio. EUR) gesteigert werden.

Umsatz IT Services in Mio. €



Die sonstigen operativen Erträge beliefen sich auf 19 Mio. EUR (+5,6 Prozent). Darin enthalten sind Kompensationszahlungen der Deutschen Lufthansa AG für Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Konzernprogramm SCORE in Höhe von 8 Mio. EUR.

Insgesamt stiegen die operativen Gesamterlöse auf 628 Mio. EUR (+1,8 Prozent).

Der Materialaufwand erhöhte sich umsatzbedingt auf 98 Mio. EUR (Vorjahr: 84 Mio. EUR). Dies resultiert im Wesentlichen aus der Übertragung der Kundenverträge der Tochtergesellschaft Lufthansa Systems FlightNav auf die Lufthansa Systems AG und den damit korrespondierenden Kosten.

Die Anzahl der Mitarbeiter ist im Berichtsjahr gesunken. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Lufthansa Systems 2.777 Mitarbeiter, 2,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Prozent auf 241 Mio. EUR. Die Erhöhung resultiert überwiegend aus einem Einmalaufwand im Zusammenhang mit dem Konzernprogramm SCORE. Die Kosten für diesen Einmalaufwand wurden durch die Deutsche Lufthansa AG übernommen und finden sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen.

Aufwendungen IT Services

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	98	84	16,7
Personalaufwand	241	229	5,2
Abschreibungen	37	34	8,8
Sonstiger operativer Aufwand	231	251	–8,0
davon Fremdpersonal	59	59	0,0
davon Miete / Erhaltung IT	130	104	25,0
Summe operative Aufwendungen	**607**	**598**	**1,5**

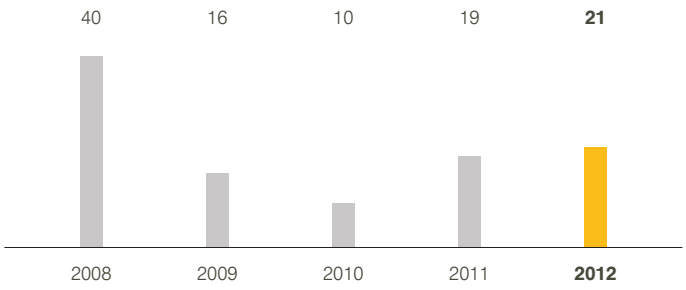
Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte betrugen 37 Mio. EUR (+8,8 Prozent).

Operative Aufwendungen steigen leicht an
Die sonstigen operativen Aufwendungen verminderten sich um 20 Mio. EUR auf 231 Mio. EUR. Die wesentliche Veränderung resultiert aus dem Einsatz neuer Technologien im Bereich Infrastruktur und den damit verbundenen Kosteneinsparungen.

Insgesamt summierten sich die operativen Gesamtaufwendungen auf 607 Mio. EUR (+1,5 Prozent).

Das operative Ergebnis konnte damit um 10,5 Prozent auf 21 Mio. EUR gesteigert werden. Im Berichtsjahr investierte die Lufthansa Systems in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte im Wesentlichen zur Bestandssicherung insgesamt 24 Mio. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR). Die erhebliche Veränderung ist auf die Neuausrichtung des Geschäftsmodells einer Tochtergesellschaft und die damit verbundene Übertragung von Vermögenswerten aus dem Vorjahr zurückzuführen.

Operatives Ergebnis IT Services in Mio. €



Mehrperiodenübersicht spiegelt Restrukturierungserfolg
Wie in den vergangenen Jahren hat Lufthansa Systems auch im Berichtsjahr 2012 ein leichtes, aber kontinuierliches Umsatzwachstum erreicht. Durch die konsequente Umsetzung der Ergebnisverbesserungs- und Restrukturierungsmaßnahmen konnte auch der Trend zur Verbesserung des operativen Ergebnisses weiter fortgesetzt werden.

Prognose

Erneuter Anstieg von Umsatz und Gewinn erwartet
Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Situation ist zu erwarten, dass die IT-Industrie 2013 mindestens ein Nullwachstum erzielen wird. In der Airline-Industrie wird trotz nochmals vermindertem Wachstum gegenüber 2012 und anhaltend hohem Kostendruck mit einem steigenden Auftragseingang gerechnet. Der intensive Wettbewerb in der Airline-IT wird allerdings dadurch verschärft, dass sich die Zahl der Kunden durch das Ausscheiden von Fluggesellschaften aus dem Markt und Zusammenschlüsse von Airlines verringert.

In diesem von Preisdruck und schwierigen Wachstumsperspektiven geprägten Markt konnte Lufthansa Systems im Jahr 2012 erneut Verträge mit einem hohen Auftragseingangsvolumen von 649 Mio. EUR abschließen und damit eine gute Basis für profitables Wachstum in den nächsten Jahren legen. Daneben werden die Maßnahmen aus dem Restrukturierungsprojekt Jetzt! sowie die im Rahmen des Konzernprogramms SCORE angestoßenen Veränderungen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft des Unternehmens durch nachhaltige Kostensenkungen kontinuierlich zu verbessern.

Für 2013 und 2014 wird daher mit einem Umsatzwachstum und einer weiteren Steigerung der Profitabilität gerechnet.

Sonstige

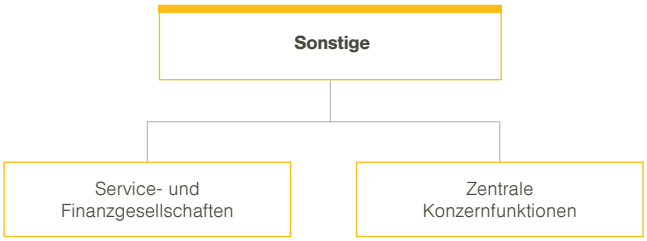
↗ AirPlus kann die Erlöse und den operativen Gewinn in einem wachsenden Geschäftsreisemarkt noch einmal steigern. ↗ Der Umsatz von Lufthansa Flight Training liegt weiterhin auf hohem Niveau. ↗ Neue schlanke Strukturen und optimierte Prozesse stärken das Geschäft von Lufthansa Flight Training. ↗ Die Konzernfunktionen verschlechtern ihren Ergebnisbeitrag. ↗ Gesamterlöse und Ergebnis des Segments gehen zurück.

Sonstige

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	1 310	1 354	–3,2
Operatives Ergebnis	–263	–92	–185,9
Segmentergebnis	–248	–123	–101,6
EBITDA*	507	51	
Segmentinvestitionen	21	30	–30,0
Mitarbeiter zum 31.12.	3 979	3 999	–0,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	4 033	3 914	3,0

* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Struktur Sonstige



Der Bereich Sonstige setzt sich aus den Service- und Finanzgesellschaften und den Konzernfunktionen zusammen

Der Bereich Sonstige setzt sich aus den Service- und Finanzgesellschaften zusammen, unter deren Dach die Aktivitäten der Lufthansa Group im Finanz- und Dienstleistungsbereich gebündelt sind. Dazu zählen unter anderem AirPlus und Lufthansa Flight Training. Auch die zentralen Konzernfunktionen sind dem Segment Sonstige zugeordnet.

AirPlus setzt Expansionskurs erfolgreich fort

AirPlus ist einer der führenden weltweiten Anbieter von Lösungen, die das Bezahlen und Auswerten von Geschäftsreisen ermöglichen. Die Gesellschaft stellt unter der Marke AirPlus International ihren Kunden maßgeschneiderte Produkte und integrierte Lösungen zur Verfügung, mit denen die Unternehmen ihr tägliches Travel Management effizienter und kostengünstiger gestalten können. AirPlus ermöglicht ihren Kunden dabei eine unternehmensweite Transparenz hinsichtlich sämtlicher Geschäftsreiseausgaben und liefert so alle Voraussetzungen für ein effektives Reisekostencontrolling.

Hauptsitz des Unternehmens ist Neu-Isenburg. Daneben ist AirPlus in mehr als 25 Ländern mit Niederlassungen und eigenen Tochtergesellschaften vertreten. Weltweit wurden im Berichtsjahr über 40.000 Firmenkunden von mehr als 1.000 Mitarbeitern betreut.

Das Jahr 2012 startete mit einer deutlichen Zunahme der Geschäftsreisen gegenüber dem Rekordjahr 2011: Im ersten Halbjahr lag die Anzahl der Geschäftsreisen um 9,8 Prozent über dem Vergleichszeitraum. Im Laufe des dritten Quartals wurden Unternehmen weltweit aber zurückhaltender in ihrem Reiseverhalten, sodass sich die Wachstumsrate gegen Ende des Jahres halbiert hat. Insgesamt lag die Anzahl der Geschäftsreisen weltweit im Berichtsjahr 7,4 Prozent über dem Vorjahr.

Auch die Ergebniszahlen entwickelten sich weiterhin positiv. Die operativen Erlöse lagen um 2,7 Prozent über dem Vorjahreswert, das operative Ergebnis konnte um 24,1 Prozent auf 34,7 Mio. EUR gesteigert werden.

Auch 2012 hat AirPlus seinen internationalen Expansionskurs fortgeführt, unter anderem durch eine strategische Partnerschaft mit JP Morgan Chase. Diese Kooperation verfolgt das Ziel, multinationale Unternehmen bei der Prozessoptimierung und der Kontrolle ihrer Firmenkarten- und Reisekosten-Managementprogramme zu unterstützen. Das weltweite Angebot umfasst hochwertige Lösungen für Reisende und Reiseverantwortliche.

Innovationen sind ein fester Bestandteil der Unternehmensstrategie von AirPlus: 2012 hat AirPlus unter anderem mit dem AirPlus Green Company Account als weltweit erster Kreditkartenanbieter eine CO_2-neutrale Bezahllösung auf den Markt gebracht. So wird beim AirPlus Green Company Account bewusst auf umfangreiche Papierprozesse, beispielsweise bei Anträgen oder Rechnungen, verzichtet und auf papierlose Vorgänge umgestellt. Bei allen nicht vermeidbaren CO_2-Emissionen aus internen Prozessen und der Nutzung des AirPlus Green Company Accounts erfolgt die Kompensation über ein Klimaschutzprojekt.

Lufthansa Flight Training entwickelt sich weiterhin auf hohem Niveau

Die Lufthansa Flight Training GmbH (LFT) agiert bereits seit 1997 als selbständiger Anbieter für Aus- und Weiterbildung von fliegendem Personal innerhalb der Lufthansa Group. Neben den Flugbetrieben der Lufthansa Group selbst stehen heute mehr als 200 weitere Fluggesellschaften aus aller Welt auf der Kundenliste der LFT. Zum Leistungsportfolio gehören die Grundausbildung von Piloten und Flugbegleitern, Simulatortraining, Emergency- und Service-Schulungen sowie ein breites Spektrum an E-Learning-Produkten. Mit insgesamt 40 Cockpitsimulatoren in Frankfurt, Berlin, Essen, München, Wien und Zürich sowie Flugschulen in Bremen, Rostock und Phoenix, USA, zählt LFT zu den größten europäischen Ausbildungsstätten für Piloten und Flugbegleiter.

Die Nachfrage nach Simulator- und Kabinentraining lag 2012 unter dem für die LFT außergewöhnlichen hohen Niveau des Vorjahres. Als Folge davon ist der Umsatz in 2012 im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Er bleibt jedoch auf einem im langjährigen Vergleich immer noch hohen Niveau. Die operativen Gesamterlöse von LFT sind mit 171 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreswert um 7 Mio. EUR gesunken. Das operative Ergebnis lag mit 21 Mio. EUR um 10 Mio. EUR unter Vorjahr. Im Rahmen des Konzernprogramms SCORE werden zurzeit Maßnahmen erarbeitet, um die Kapazitäten der LFT stärker zu flexibilisieren und damit die Kostenstruktur weiter zu verbessern.

Um der Nachfrage nach Trainingsdienstleistungen angemessen zu begegnen, hat Lufthansa Flight Training in 2012 zusätzliche Anlagen in Betrieb genommen und die Simulatorflotte verjüngt. Im Sommer ist ein Airbus A320-Cockpitsimulator nach Essen umgezogen und seit Oktober an diesem neuen Standort im Trainingszentrum der TFC Käufer GmbH für Kunden einsatzbereit. Im gleichen Zeitraum wurden die Kapazitäten im Bereich Boeing 737-300 durch den Verkauf eines Cockpitsimulators nach unten angepasst. Im November wurde in Frankfurt ein neuer B747-8i-Simulator eingeweiht. In Berlin ist, ebenfalls im November, ein neuer A330-300-Cockpitsimulator in Betrieb genommen worden.

Auch künftig möchte die LFT den kommenden Herausforderungen gerecht werden. Wettbewerbsfähigkeit setzt voraus, dass die Ertragskraft trotz zyklischer Schwankungen der Nachfrage dauerhaft gesichert ist. Die 2012 neu geschaffene Unternehmensstruktur, in der die Geschäfte in den Bereichen Simulatortraining, Safety & Service Training und Flugschulen gebündelt sind, bildet die Basis hierfür. Durch schlanke Strukturen und optimierte Prozesse sollen Kosten- und damit Preisvorteile bestehendes und zusätzliches Geschäft sichern.

Konzernfunktionen verzeichnen ein niedrigeres Ergebnis

Die Ergebnisentwicklung des Bereichs Sonstige wird maßgeblich durch die Konzernfunktionen geprägt, in deren Ergebnis die Währungssicherungs- und Finanzierungsfunktion der Deutschen Lufthansa AG für die Konzerngesellschaften enthalten ist. Daher wird das Segmentergebnis sehr stark von Kursschwankungen beeinflusst.

Auch 2012 war die Entwicklung der Konzernfunktionen durch Währungseffekte beeinflusst. Das Nettokursergebnis war dabei negativ. Die operativen Gesamterlöse sanken um 5,8 Prozent auf 686 Mio. EUR, während die operativen Aufwendungen um 13,9 Prozent auf 1,0 Mrd. EUR wuchsen. Somit verschlechterte sich das Ergebnis um 101,8 Prozent auf –329 Mio. EUR.

Ergebnis des Segments Sonstige geht deutlich zurück

Im Geschäftsjahr 2012 wurden im Bereich Sonstige operative Gesamterlöse in Höhe von 1,3 Mrd. EUR (–3,2 Prozent) erzielt. Da die operativen Aufwendungen bedingt durch die Weiterbelastung der Restrukturierungsaufwendungen der Gesellschaften an die Konzernfunktionen im Rahmen von SCORE im gleichen Zeitraum um 8,8 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR anstiegen, verschlechterte sich das operative Ergebnis auf –263 Mio. EUR (Vorjahr: –92 Mio. EUR). In der Folge ging auch das Segmentergebnis auf –248 Mio. EUR (Vorjahr: –123 Mio. EUR) zurück.

Mitarbeiter

↗ Unternehmerischer Wandel ist Schwerpunkt der Personalarbeit 2012. ↗ Projekte zur Stärkung der Diversity und Veränderung der Unternehmenskultur werden gestartet. ↗ Das Projekt „Führungskräftelandschaft 2020“ bringt erste Ergebnisse. ↗ Lufthansa investiert weiterhin gezielt in Aus- und Weiterbildung. ↗ Übergreifende Tarifvereinbarungen sichern die künftige Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group. ↗ Mitarbeiter werden als Ideengeber Teil des Veränderungsprozesses.

Mitarbeiter zum 31.12.*

		2012	2011	Veränderung in %
Konzernmitarbeiter	Anzahl	116 957	116 365	0,5
davon Passage Airline Gruppe	Anzahl	55 236	55 361	–0,2
davon Logistik	Anzahl	4 606	4 624	–0,4
davon Technik	Anzahl	20 282	19 975	1,5
davon Catering	Anzahl	30 088	29 586	1,7
davon IT Services	Anzahl	2 766	2 820	–1,9
davon Sonstige	Anzahl	3 979	3 999	–0,5
Umsatz je Mitarbeiter	Tsd. €	257	249	3,0
Umsatz je Beschäftigungsjahr	Tsd. €	293	285	2,8

* Exkl. bmi.

Umsatz je Beschäftigungsjahr Lufthansa Group in Tsd. €

Unternehmerischer Wandel ist Treiber der Aktivitäten im Personalmanagement

Die aktuelle Markt- und Wettbewerbssituation des Unternehmens erforderte einen intensiven Dialog mit Mitarbeitern und Führungskräften zu den Herausforderungen, denen sich die Lufthansa Group gegenübersieht. Um in dieser anspruchsvollen Situation eine entsprechend vorbereitete und qualifizierte Belegschaft zu haben, die Wandel erfolgreich gestalten und begleiten kann, bedarf es einer unterstützenden Rolle des Personalmanagements. Deshalb wurden Maßnahmen zur Unterstützung und Weiterentwicklung der Führungskräftelandschaft entwickelt, die eine zielgerichtete Steuerung auch des personellen Wandels ermöglichen und vorantreiben. Neben der Stärkung der Diversity innerhalb des Managements wurden gezielte Initiativen zur Veränderung der geschäftsfeldübergreifenden Unternehmenskultur angestoßen. Außerdem hat die Lufthansa Group weiterhin in Aus- und Weiterbildungsangebote investiert.

Die bereits zum Jahresende 2011 erarbeiteten Szenarien zum Stellenabbau wurden im Laufe des Jahres 2012 an die strategischen Erfordernisse angepasst. 3.500 Stellen werden weltweit bis 2015 wegfallen. Zur maximalen Ausnutzung der natürlichen Fluktuation wurde ein Einstellungsstopp verhängt. Zentrale Herausforderung für das Personalmanagement im Geschäftsjahr 2012 war daher, die Voraussetzungen für nachhaltigen Stellenabbau zu schaffen und dabei die Interessen der Beschäftigten im Sinne der langen Tradition der Lufthansa Group für ein möglichst sozialverträgliches Veränderungsmanagement nicht aus dem Auge zu verlieren.

Entwicklung und Wandel werden durch forderndes Wettbewerbsumfeld forciert

Das im Jahr 2011 durch den Konzernvorstand initiierte Projekt der „Führungskräftelandschaft 2020“ hat im Berichtsjahr erste Ergebnisse gebracht. In der vorangegangenen Analyse waren neben externen Trends und Entwicklungen insbesondere auch interne Befragungen und Betrachtungen der Unternehmensstruktur und -kultur sowie der gelebten Führung untersucht worden, um darauf aufbauend eine Zielsetzung der Führungskultur zu entwickeln.

Auf Basis dieser Ergebnisse und mit dem Ziel der Umsetzung der Unternehmensstrategie beschäftigt sich das Personalmanagement derzeit mit der Weiterentwicklung der vorhandenen Personalmanagement-Werkzeuge sowie der Anpassung der etablierten Qualifikations- und Diagnostik-Rahmenbedingungen an die angestrebte Führungskultur. So will die Lufthansa Group eine transformationale Führungskultur stärken und hat beispielsweise in einem ersten Schritt den Besetzungsprozess von Führungspositionen konzernweit neu geregelt. Unter anderem sieht dieser nun vor, sechs Diversity-Kriterien bei der Personalauswahl und Besetzung zu berücksichtigen. So schafft die Lufthansa Group nicht nur objektivere Besetzungsverfahren, sondern kann auch die Erreichung ihrer Diversity-Ziele bezüglich Nationalität und Geschlecht besser steuern.

Die Lufthansa Group erreichte 2012 in absoluten Zahlen zwar noch nicht den gewünschten höheren Anteil an weiblichen Führungskräften. Allerdings wurden, nicht zuletzt gefördert durch den neuen Besetzungsprozess, Neubesetzungen mit weiblichen Führungskräften in den oberen Leitungsebenen vorgenommen. Im deutschen Teil der Lufthansa Group liegt der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen aktuell bei 15,5 Prozent, während der weltweite Anteil bei 13,6 Prozent liegt. Der Gesamtanteil an Frauen mit Personal- und Führungsverantwortung über alle Hierarchieebenen hinweg liegt derzeit bei 33,2 Prozent. Nach wie vor verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, den Anteil von Frauen auf den Führungsebenen auf Basis des Jahres 2011 bis 2020 um 30 Prozent zu steigern.

Neben den karrierefördernden Maßnahmen für Frauen hat die Lufthansa Group auch die Rahmenbedingungen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiterentwickelt und das Angebot von Betreuungsplätzen für Kinder ausgebaut. Beispielsweise wurde das Kontingent an Belegplätzen in bestehenden Kinderbetreuungseinrichtungen für unter Dreijährige am Standort Frankfurt erhöht und in Köln und Hamburg erstmalig angeboten.

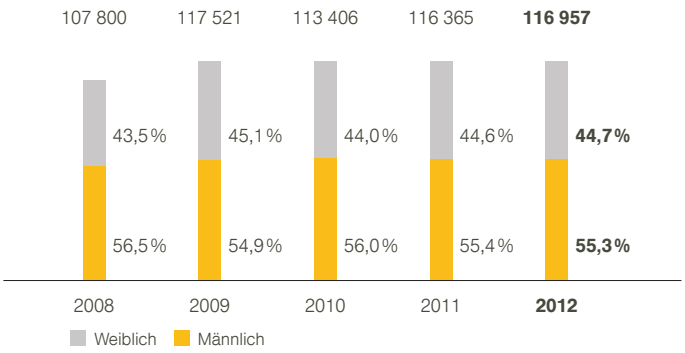
Zudem hat die Lufthansa Group auch Vorträge und Diskussionen zur veränderten Rolle der Väter initiiert. Als weiteren Aspekt einer gelungenen Work-Life-Balance haben die aktuellen demografischen Entwicklungen und die daraus resultierenden Auswirkungen in diesem Jahr das Unternehmen dazu bewogen, für das Gesundheitsmanagement ein strategisches Leitbild zu erarbeiten. Das Thema der Veränderung war auch Schwerpunkt der Tätigkeiten in der Sozialberatung, die sich 2012 fokussiert mit der Thematik der „psychischen Gesundheit in Zeiten der Veränderung“ beschäftigte und Mitarbeiter begleitet, die von betrieblichen Veränderungen betroffen sind und psychosoziale Unterstützung in Anspruch nehmen möchten.

Zukunft nachhaltig gestalten durch Investition in Aus- und Weiterbildung

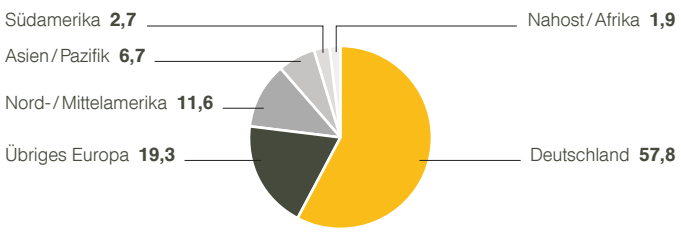
Die Lufthansa School of Business hat unter dem Jahresmotto „Diversity“ kundenorientierte und qualitativ hochwertige Weiterbildung von Führungskräften und Mitarbeitern in der Lufthansa Group umgesetzt. Die Lufthansa Group hält Investitionen in die Entwicklung und Weiterbildung von Mitarbeitern und Führungskräften auch weiterhin für unverzichtbar. Die Aus- und Weiterbildung ist ein kritischer Erfolgsfaktor für Mitarbeiter aller Altersstufen. Insgesamt betrug das interne Bildungsvolumen 145 Mio. EUR und lag damit um 18 Prozent über den gemeldeten Beträgen des Vorjahres. Die Zahl der internen Teilnehmertage stieg um 7 Prozent auf 727.000.

Mit vielfältigen Dialog- und Netzwerkplattformen in bewährten und neuen Formaten wurde die Kommunikationsintensität im Unternehmen über alle Hierarchiestufen hinweg deutlich erhöht. Sie leistete im Jahr 2012 insbesondere auch einen wichtigen Beitrag zur Implementierung der Konzernstrategie und der Unterstützung des konzernweiten Zukunftsprogramms SCORE. Als zukunftsorientiertes Unternehmen hat sich die Lufthansa Group ebenfalls um die Gestaltung digitaler Lernwelten gekümmert. „Mobile Learning“ spielt eine wichtige Rolle und stellt zukünftig eine Weiterentwicklung der Lernformen dar, die die Lufthansa Group in Kooperation mit unterschiedlichen Hochschulen voranbringen will.

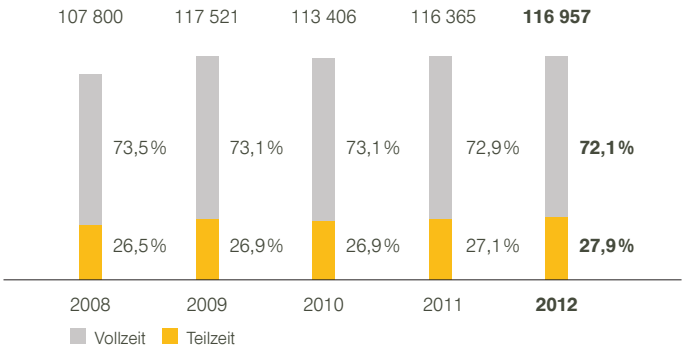
Anzahl der Beschäftigten Aufteilung nach Geschlecht



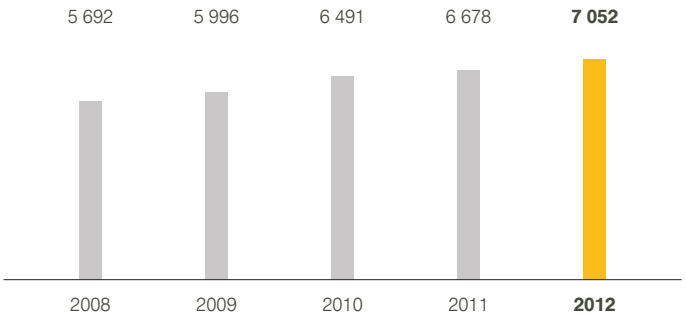
Mitarbeiter nach Regionen in %



Anzahl der Beschäftigten in Voll- und Teilzeit



Personalaufwand Lufthansa Group in Mio. €



Heute: Nachwuchstalent – Morgen: Erfolgsfaktor
Die Lufthansa Group unterstützt alle wesentlichen Erklärungen der Bologna-Reform und nimmt aktiv teil an den bildungspolitischen Veränderungen in Europa. In den vergangenen Jahren wurden sukzessive die konzernweiten Einstiegsprogramme auf die Bachelor- und Masterlogik umgestellt. Das eigene duale Ausbildungsangebot wurde zudem angepasst. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 56 Ausbildungsberufe einschließlich der dualen Studiengänge angeboten. Auch 2012 bot die Lufthansa Group jungen Menschen eine spannende berufliche Perspektive im Unternehmen. So hat das Unternehmen an mehr als 1.500 neue Mitarbeiter alleine in Deutschland einen herausfordernden Arbeitsplatz vergeben. Außerdem haben 400 Auszubildende bei der Lufthansa Group ein duales Studium absolviert, davon 120 Frauen.

Im Zuge der bedarfsgerechten, konzernübergreifenden Rekrutierung von Nachwuchstalenten hat die Lufthansa Group 2012 das Top Absolventen-Programm „ProTeam“ weiterentwickelt und gebündelt. So wird im Rahmen dieses Programms zukünftig auch die SWISS mit Trainees aus ihrem Heimatmarkt integriert. Das neue ProTeam-Programm wird in gewohnt hoher Qualität Anfang 2013 beginnen.

Neben dem Ausbildungsangebot und den Trainee-Programmen hat die Lufthansa Group in Zusammenarbeit mit der European Business School im Berichtsjahr erneut die Lufthansa Case Challenge durchgeführt. Der diesjährige Wettbewerb gab Bachelor- und Master-Studenten aus aller Welt die Möglichkeit, Konzepte zum Thema „Innovation“ zu entwickeln. Die sechs besten Teams wurden zum Finale eingeladen und hatten die Gelegenheit, ihre Ideen vor einer hochkarätig besetzten Jury zu präsentieren. Außerdem wurde im Rahmen der Hochschulmarketingaktivitäten 2012 wieder der „Lufthansa Award für exzellente Leistungen in deutscher Sprache“ an Studenten des Boston College und des Massachusetts Institute of Technology (MIT) in den USA verliehen. So belegte die Lufthansa Group auch 2012 in den Rankings zur Arbeitgeberattraktivität jeweils einen der vordersten Plätze. Bei den Umfragen von Universum und trendence erreichte die Lufthansa Group jeweils den vierten Platz.

Im Berichtsjahr wurde daneben auch die Zufriedenheit der aktuellen Mitarbeiter auf Basis einer Befragung des Vorjahres evaluiert. Besonders hervorzuheben waren eine hohe Leistungsbereitschaft und Verbundenheit der Mitarbeiter mit der Lufthansa Group, die im Rahmen der Evaluierung identifiziert wurden. Einige kulturrelevante Handlungsfelder konnten identifiziert werden und dienen – analog der strategischen Zielsetzung – ebenfalls als Grundlage zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur. Der Erfolg der initiierten Maßnahmen, wie beispielsweise die noch regelmäßigere Durchführung von Feedbackgesprächen zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern, ist von großer Bedeutung, daher wurde die Befragung in 2012 wiederholt.

Herausforderungen annehmen und Strukturwandel aktiv mitgestalten

Zum Jahresende 2012 waren bei der Lufthansa Group weltweit 116.957 Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht einem geringfügigen Zugang um 0,5 Prozent. Das Durchschnittsalter der Belegschaft stieg von 40,8 Jahren auf 41,3 Jahre. Auch die durchschnittliche Firmenzugehörigkeit erhöhte sich um 2,9 Prozent auf 14,0 Jahre. 2012 standen 7.910 Austritten 7.598 Unternehmenseintritte gegenüber. Hinzu kommen die Veränderungen aus und in ruhende Arbeitsverhältnisse. Die Fluktuation in Deutschland sank im Berichtsjahr um 1,0 Prozentpunkte auf 5,1 Prozent. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bereits im Jahr 2011 Restrukturierungsmaßnahmen vorgenommen wurden, die zu Personalabbau geführt haben. Im Rahmen des 2012 aufgesetzten Zukunftsprogramms SCORE hat sich die Lufthansa Group auch im Personalbereich erneut konkrete Ziele für die Zukunft gesetzt. Weltweit sollen im Projektzeitraum bis 2015 in den administrativen Bereichen 3.500 vollzeitäquivalente Stellen abgebaut werden, davon sind circa 2.500 derzeit noch in Deutschland angesiedelt.

Neben dem im Februar 2012 eingeleiteten externen Einstellungsstopp für administrative Positionen wurde einer Verlängerung von befristeten Verträgen in diesen Bereichen nur mit Genehmigung durch den Vorstand zugestimmt. Die Lufthansa Group will an der Tradition eines sozialverträglichen Stellenabbaus festhalten und betriebsbedingte Kündigungen wenn möglich vermeiden. Um die Voraussetzungen für eine einerseits rasche und zielführende, andererseits aber auch möglichst sozialverträgliche Gestaltung zu schaffen, wurde der langjährig bewährte Rahmen – Interessenausgleich und Sozialplan des Konzerns – um moderne Regelungen ergänzt. Daran orientieren sich die erforderlichen lokalen Interessenausgleichs- und Sozialplanverhandlungen.

Die neuen Rahmenregelungen erlauben es, in vielen Betrieben bereits im Vorfeld von Betriebsänderungen attraktive freiwillige Veränderungsangebote an die Mitarbeiter zu machen. Die erarbeiteten Angebote beinhalten einen Anreiz für den Abschluss von Altersteilzeitverträgen, den vorzeitigen Renteneintritt oder Aufhebungsverträge mit Abfindungsregelungen für Mitarbeiter rentenferner Jahrgänge. Eine neue Konzernbetriebsvereinbarung stellt sicher, dass freie Arbeitsplätze im Konzern Mitarbeitern angeboten werden, die ihren Arbeitsplatz betriebsbedingt verlieren. Darüber hinaus bietet die Lufthansa Group im Rahmen eines Projekts zur beruflichen Neuorientierung Mitarbeitern an, sie bei der beruflichen Weiterentwicklung zu unterstützen.

Das bisher größte Strukturwandelprojekt im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE ist der Aufbau einer globalen Shared Services Unit für Teile der HR-Standardprozesse und Finanzfunktionen der Konzerngesellschaften. Im Rahmen dieser Veränderung sind in Deutschland 700 Stellen von der Verlagerung betroffen.

Die HR Shared Service Funktion hat sich in der Lufthansa Group bewährt. So konnten die HR Shared Services in 2012 erneut ihren internen Marktanteil mit der Akquise neuer Kunden im Konzern und der Übernahme zusätzlicher Prozesse weiter ausbauen. Wie in den Vorjahren ermöglichte die kontinuierliche Verbesserung von Prozessen und Strukturen der HR Shared Services auch bereits für 2013 eine Senkung der internen Produktpreise um durchschnittlich mehr als 2,5 Prozent. Insgesamt profitieren die Konzerngesellschaften damit von einem um 10 Prozent niedrigeren Preisniveau als noch vor drei Jahren. Um diesen positiven Trend fortzuführen und zusätzlich nötige Einsparungen zu generieren, sollen die Tätigkeiten zukünftig weiter standardisiert werden.

Tarifstrukturen müssen für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group weiterentwickelt werden

Nachhaltige Strukturveränderungen für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group standen auch im tarifpolitischen Fokus 2012. Für die in Deutschland tariflich beschäftigten Bodenmitarbeiter wurde nach einer konstruktiven und zügigen Tarifrunde mit der Gewerkschaft ver.di im Januar 2012 eine Einigung erzielt. Für die Kabinenmitarbeiter der Lufthansa Passage konnte erst im November 2012 nach langen Verhandlungen und einem Arbeitskampf eine Lösung über eine Schlichtung gefunden werden. Für das Cockpit-Personal dauern die Gespräche an.

Beim Turnaround der Austrian Airlines war die Gestaltung von Gehaltsstrukturen kritisch für den nachhaltigen Erfolg. Nach intensiven Verhandlungen mit dem Betriebsrat Bord konnte bis zur Jahresmitte keine Einigung erreicht werden. So war der ultimative Schritt der Geschäftsführung, einen Betriebsübergang auf die Tyrolean Airways zur Erreichung nachhaltig wettbewerbsfähiger Vergütungsstrukturen im Bereich des fliegenden Personals umzusetzen. 110 Piloten und 214 Flugbegleiter entschieden sich gegen das Arbeitsverhältnis bei Tyrolean Airways und wurden gemäß den abgestimmten Rahmenbedingungen abgefunden.

Lufthansa und ver.di schließen Tarifvertrag für Mitarbeiter am Boden

Der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Gewerkschaft ver.di haben sich am Jahresanfang 2012 auf einen Tarifvertrag mit einer Laufzeit von 13 Monaten bis 31. Januar 2013 geeinigt. Die Vergütung für die in Deutschland tariflich beschäftigten Mitarbeiter am Boden wurde danach rückwirkend zum 1. Januar 2012 um 3,5 Prozent angehoben.

Annualisiert bedeutet der Abschluss einen Anstieg um 3,2 Prozent. Zudem wurden weitere Zulagen und Zuschläge moderat erhöht und spezifische Regelungen für die Geschäftsfelder Catering und Technik vereinbart. Auch im Berichtsjahr werden die Mitarbeiter am Erfolg des Unternehmens beteiligt und erhalten eine Ergebnisbeteiligung, die sich sowohl nach der operativen Marge des Konzerns als auch nach der des jeweiligen Geschäftsfelds richtet. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Werte.

Operative Marge[1] für den Konzern und die Geschäftsfelder in %

	2012	2011	Veränderung in P.
Passage Airline Gruppe	1,1	1,6	–0,5
Lufthansa Passage[2]	–0,3	0,7	–1,0
Logistik	3,9	8,5	–4,6
Technik	7,9	6,3	1,6
Catering	3,9	3,7	0,2
IT Services	3,4	3,2	0,3
Konzern	1,7	2,9	–1,1

[1] Operatives Ergebnis / Umsatz.
[2] Inkl. Germanwings. Vorjahreszahlen wurden angepasst.

ver.di hat diesen im Januar 2012 geschlossenen Vergütungstarifvertrag mittlerweile fristgerecht gekündigt und dem AGVL im Dezember 2012 gleichzeitig eine Forderung übermittelt. Der Auftakt für die Gespräche mit ver.di fand im Februar 2013 statt.

Einigung mit Kabinenpersonal wird im Rahmen einer Schlichtung erzielt

Der Vergütungstarifvertrag des Kabinenpersonals wurde von der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) zum 31. März 2012 gekündigt. Trotz umfangreicher Verhandlungen über erforderliche Vergütungsstrukturanpassungen im Vorfeld konnte zunächst keine Einigung zwischen den Parteien erzielt werden. Die tarifliche Auseinandersetzung spitzte sich im Spätsommer zu, als das Kabinenpersonal in einen Arbeitskampf eintrat. Die Lösung des Konflikts gelang schließlich nach langen und schwierigen Verhandlungen im Schlichtungsverfahren. Der Kompromiss sieht ab Januar 2013 eine Erhöhung der Stufenbeträge in der Grundvergütungstabelle sowie eine Einmalzahlung vor. Im Gegenzug leistet die Kabine einen Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen der Lufthansa Passage. Dieser Beitrag beinhaltet unter anderem das einmalige Aussetzen aller Gehaltssteigerungen für die nächsten zwölf Monate und die Einführung eines flexibilisierten Arbeitszeitkorridors für die Laufzeiten des Tarifvertrags.

Außerdem gilt ab Januar 2013 für neu eingestelltes Personal eine komplett neue Vergütungstabelle mit abgesenkten Endwerten und einer insgesamt gedämpften Vergütungsentwicklung. Die Einführung von Jahresarbeitszeit als tarifliches Modell erweitert zudem die Möglichkeiten, die branchentypischen Nachfragezyklen im Jahresverlauf besser auszugleichen.

Im Hinblick auf den ab Januar 2013 geplanten Übergang des Europaverkehrs außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München auf Germanwings sind Regelungen für die betroffenen Mitarbeiter vereinbart worden. Der Vergütungstarifvertrag hat eine Laufzeit bis Ende 2014. Während dieses Zeitraums verzichtet die Lufthansa Passage auf betriebsbedingte Kündigungen. Darüber hinaus ist der Einsatz von Leiharbeitern und befristeten Verträgen temporär ausgeschlossen. Mit dem Abschluss dieses umfassenden Tarifvertrags zur Anpassung der Strukturen in der Kabine haben die Mitarbeiter auf tariflicher Ebene einen wichtigen Beitrag zum konzernweiten Zukunftsprogramm SCORE geleistet.

Mitarbeiter initiieren und begleiten Veränderung

Um die Lufthansa Group weiterhin erfolgreich im Markt zu positionieren, vertraut das Unternehmen auch weiterhin auf die Ideen und Initiativen seiner Mitarbeiter. Das Ideenmanagement wurde im Berichtsjahr 2012 um die Plattform mySCORE ergänzt. Neu ist, dass alle Ideen von Mitgliedern des SCORE-Teams beim Eingang der Idee auf der Plattform gesichtet werden, um aussichtsreiche Themen im Prüfprozess priorisieren zu können. Von besonderem Interesse sind dabei Ideen, die Synergiepotenzial aufweisen. Möglich ist auch, dass bei bislang als nicht realisierbar eingestuften Ideen geprüft werden kann, auf welche Weise sie im Rahmen von SCORE doch umgesetzt werden könnten. Durch diese Vorgehensweise wird jeder Ideengeber unmittelbar Teil der Veränderung.

Innerhalb der ersten drei Monate seit Start der Plattform mySCORE sind rund 80 Prozent mehr Vorschläge als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum eingegangen. Bis zum Jahresende wurden über mySCORE mehr als 2.700, im gesamten Jahr 2012 insgesamt 3.900 Verbesserungsvorschläge mit einem Einsparvolumen von mehr als 8,5 Mio. EUR eingereicht. Neben den quantifizierbaren Ideen finden sich auch viele Vorschläge, die nicht quantifizierbare, jedoch besonders positive Auswirkungen auf Kundenzufriedenheit, Qualität, Image oder Umweltschutz haben.

Unternehmerische Verantwortung

↗ Die Prinzipien der unternehmerischen Verantwortung sind fester Bestandteil unserer Unternehmenswerte. ↗ Unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten werden durch die Aufnahme in Indizes und Auszeichnungen honoriert. ↗ Wir streben einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg an. ↗ Laufende Flottenmodernisierungen sorgen für eine weitere Senkung des spezifischen CO_2-Ausstoßes. ↗ Die Lufthansa Group engagiert sich weltweit in gesellschaftlichen und sozialen Belangen.

Die Lufthansa Group sieht sich den Prinzipien der unternehmerischen Verantwortung verpflichtet, die fest in ihren Unternehmenswerten und Führungsprinzipien verankert sind. Unser Verständnis von Nachhaltigkeit basiert auf fünf Dimensionen, die den organisatorischen Rahmen in Sachen unternehmerischer Verantwortung bilden. Dazu gehören wirtschaftliche Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltverantwortung, soziale Verantwortung, Corporate Governance und Compliance sowie Corporate Citizenship.

Die Aktivitäten und Initiativen in Bezug auf unternehmerische Verantwortung werden durch das interdisziplinäre und bereichsübergreifende Corporate Responsibility Council gesteuert. Dieses Gremium wird vom Leiter Konzernstrategie gesteuert und umfasst die Leiter der Abteilungen Konzernpolitik, Umweltkonzepte, Personalpolitik, Recht, Konzernkommunikation, Investor Relations und Konzerncontrolling. Zusätzlich wird bei Themen in Bezug auf das Beschaffungswesen und Lieferketten die Abteilung Corporate Sourcing beratend hinzugezogen. Sitzungen des Gremiums, das direkt an den Vorstand berichtet, finden in regelmäßigen Abständen statt und gewährleisten somit ein aktives Vorantreiben der Nachhaltigkeitsagenden in der Lufthansa Group.

Nachhaltigkeitsaktivitäten wurden erneut honoriert

Wie in den Jahren zuvor wurden auch 2012 die Tätigkeiten der Lufthansa Group von externen Experten und Agenturen nach Kriterien nachhaltigen Handelns untersucht und evaluiert.

Unternehmerische Verantwortung und Themengebiete bei der Lufthansa Group

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit	Langfristige und nachhaltige Wertschöpfung, Chancen- und Risikosteuerung, Supply Chain Management / Sourcing, Investorendialog
Klima- und Umweltverantwortung	Emissionsminderung, Umweltmanagementsysteme, Ressourcenmanagement, Umweltvorsorge, Green IT, Umweltförderung (Biodiversität), Reisemanagement, Forschungsprojekte
Soziale Verantwortung	Beschäftigungs- und Vergütungsbedingungen, Vereinigungsfreiheit / Kollektivrechtliche Vereinbarungen, Arbeitsplatzsicherungspolicy, Rekrutierungspolitik, Versorgungsregelungen, Führungsgrundsätze / -kultur, Mitarbeiterbildung / Personalentwicklung, Diversitätsmanagement / Antidiskriminierung, Gesundheitsmanagement / Arbeitssicherheit, Work-Life-Balance, Menschenrechte / Internationale Sozialstandards, interne Stakeholderdialoge
Corporate Governance und Compliance	Corporate Governance, Corporate Compliance, Recht, Steuern, Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung, Datenschutz
Corporate Citizenship	Politik, externe Stakeholderdialoge, Mitgliedschaften, Sponsoring, Hilfsprojekte, Unterstützung von Bildungsprojekten, Spenden, Kulturförderung

Koordination durch das Corporate Responsibility Council

Dabei konnte sich die Lufthansa Group in mehreren Nachhaltigkeitsindizes behaupten, so zum Beispiel bei FTSE4Good und ESI (Ethibel Sustainability Index). Des Weiteren wurde die Lufthansa Group in zwei Nachhaltigkeitsindizes der Agentur ECPI aufgenommen. Im Rahmen des Carbon Disclosure Projects (CDP) konnte die Lufthansa Group 2012 abermals eine bessere Beurteilung im Vergleich zum Vorjahr erreichen.

Die Mitgliedschaft im Dow Jones Sustainability Index (DJSI) konnte die Lufthansa Group trotz erneut verbesserter Punkteanzahl hingegen nicht erlangen. Verbesserungspotenzial wurde vor allem in den Themengebieten Supply Chain Management und Corporate Citizenship and Philanthropy gesehen. Sehr gut schnitt die Lufthansa Group hingegen in den Bereichen Efficiency und Environmental Policy/Management System ab.

Daneben wurde die Lufthansa Group von vielen weiteren Institutionen für ihre Bemühungen in Sachen unternehmerischer Verantwortung ausgezeichnet. So verlieh das US-Fachmagazin Air Transport World der Lufthansa Group den Titel „Eco-Aviation Airline of the Year". Das britische Fachmagazin Airline Business zeichnete die Lufthansa Group mit dem ersten Platz seines „Airline Strategy Awards" in der Kategorie Umwelt aus. Außerdem erhielt das Lufthansa Training & Conference Center Seeheim das Gütesiegel „Certified Green Hotel". Des Weiteren erhielt die Lufthansa Group für ihr Nachhaltigkeitsengagement den ersten Platz in der Rubrik „Doing it All" bei den „World Saver Awards" des US-Reisemagazins Condé Nast Traveler, LSG Sky Chefs erhielt den „Fraport Energy Award" und Lufthansa Cargo den Umweltpreis „ÖkoGlobe 2012" für die Entwicklung und den Einsatz ihrer Leichtgewicht-Container.

Die Lufthansa Group nimmt externes Feedback zu ihren Nachhaltigkeitsaktivitäten sehr ernst und strebt auf dieser Basis fortlaufend Verbesserungen an. Die Lufthansa Group bekennt sich zu den Grundsätzen des UN Global Compact. Seit 2002 entsprach sie stets den meisten Empfehlungen des deutschen Corporate Governance Kodex und hat auch die meisten fakultativen Anregungen umgesetzt. Am 5. Dezember 2012 wurde in der Aufsichtsratssitzung die Entsprechenserklärung mit wenigen Einschränkungen aktualisiert. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Kapitel „Corporate Governance" auf S. 24.

Wertorientierte Steuerung als Garant für nachhaltige Wertschaffung

Die wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Lufthansa Group wird nicht zuletzt durch den Fokus auf eine wertorientierte Steuerung sichergestellt. Dabei wird der unternehmerische Erfolg am sogenannten Cash Value Added (CVA) gemessen. Detaillierte Informationen hierzu finden Sie unter „Wertorientierte Steuerung und Ziele" ab S. 30.

Vorstand und Führungskräfte der Lufthansa Group erhalten ihre variablen Vergütungen auf Basis des CVA. Dadurch wird sichergestellt, dass ein nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg angestrebt wird. Um diesen Erfolg abzusichern, identifiziert die Lufthansa Group in regelmäßigen Abständen die für das Unternehmen maßgeblichen Risiken und Chancen und berücksichtigt diese bei der unternehmerischen Steuerung. So ist das Unternehmen auf positive und negative Einflüsse vorbereitet und kann flexibel auf diese reagieren. Ausführliche Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagement finden Sie im „Risiko- und Chancenbericht" ab S. 104.

Ein regelmäßiger und vertrauensvoller Dialog mit unseren Stakeholdern ist nicht zuletzt wegen ihres Dienstleistungscharakters für alle Unternehmen der Lufthansa Group wichtig. Darunter fallen Beziehungen mit Kunden, Lieferanten, Kapitalgebern und Anrainern genauso wie die interne Kommunikation mit den Mitarbeitern. Es findet ein regelmäßiger Austausch mit Mitarbeitervertretern im In- und Ausland statt. Außerdem treten Unternehmensführung und örtliche Führungskräfte in einen regelmäßigen Dialog mit den Mitarbeitern.

Nachhaltigkeit noch stärker in Konzerneinkaufsrichtlinie verankert

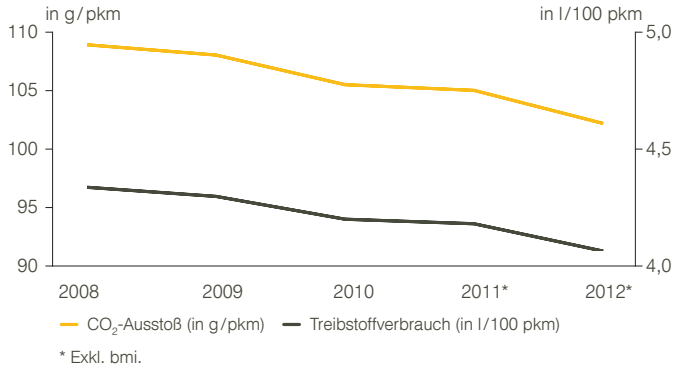
Im Zuge einer Aktualisierung der Konzerneinkaufsrichtlinie wurden Aspekte der unternehmerischen Verantwortung noch weiter in den Vordergrund gerückt. Damit müssen im Rahmen von Standardverträgen alle Lieferanten folgende Verpflichtungen aus den Bereichen soziale Verantwortung sowie Klima- und Umweltverantwortung eingehen: Einhaltung der zehn Prinzipien gemäß UN Global Compact, Einhaltung der vier ILO-Kernarbeitsnormen (ILO: International Labour Organization), Kenntnis des Lieferanten der „Leitlinien zur Umweltvorsorge" der Lufthansa Group, Zulassung angekündigter und unangekündigter Audits durch die Lufthansa Group beim Lieferanten sowie Einräumen des Rechts für die Lufthansa Group, die Vertragsbeziehung bei Verstoß gegen die vorstehenden Vereinbarungen zu kündigen. Durch diese Verpflichtungen stellt die Lufthansa Group sicher, dass auch in der Lieferkette das Thema Nachhaltigkeit ernst genommen und gelebt wird.

Lufthansa Group ist sich ihrer Umweltverantwortung bewusst

Als weltweit operierender Luftverkehrskonzern ist sich die Lufthansa Group ihrer Klima- und Umweltverantwortung bewusst und nimmt diese auch aktiv wahr. Eckpfeiler für alle Initiativen in diesem Bereich ist die „Umweltstrategie 2020", deren 15 Leitsätze die klima- und umweltgerechte Weiterentwicklung der Lufthansa Group garantieren sollen. Wichtige Inhalte sind Emissionsziele, die Erforschung und Förderung alternativer Kraftstoffe sowie die Optimierung von Flugverfahren.

Die Umweltexperten der Lufthansa Group arbeiten stets daran, den Klima- und Umweltschutz im Unternehmen zu verbessern. Dabei können sie auf eine konzerneigene Umweltdatenbank zurückgreifen, aus der sich viele relevante Schlüsselkennzahlen errechnen lassen. Die erhobenen Daten beinhalten unter anderem Gas- und Lärmemissionswerte, Energie- und Kerosinverbrauchswerte sowie Abfall-, Wasser- und Abwasserzahlen. Auf Basis dieser Kennzahlen lässt sich der Erfolg von Initiativen messen und konkrete Handlungsempfehlungen lassen sich ableiten.

Entwicklung spezifischer CO_2-Ausstoß und spezifischer Treibstoffverbrauch



* Exkl. bmi.

Von besonders hoher Bedeutung für die Umwelteffizienz ist für einen Luftverkehrskonzern die Reduzierung des CO_2-Ausstoßes und des Treibstoffverbrauchs, jeweils pro geflogenem Passagierkilometer (pkm). Absolut sank der CO_2-Ausstoß der Lufthansa Group 2012 auf 28,0 Mio. Tonnen (–1,6 Prozent). Durch effizientere Flugzeuge in den Flotten und einen höheren Sitzladefaktor konnte der durchschnittliche CO_2-Ausstoß im Berichtsjahr sogar auf 102,4 g/pkm (–2,8 Prozent) gesenkt werden. Der in Liter pro geflogenen 100 pkm gemessene Treibstoffverbrauch ging erfreulicherweise ebenfalls zurück und erreichte 2012 einen Wert von 4,06 l/100 pkm (Vorjahr: 4,18 l/100 pkm). Ausführlichere Informationen zur Umweltstrategie der Lufthansa Group finden Sie unter i www.lufthansagroup.com/verantwortung, ab Mitte 2013 auch mit detaillierten Umweltkennzahlen für das Geschäftsjahr 2012.

Da der Kerosinverbrauch den größten einzelnen Kostenblock der Lufthansa Group darstellt und einen Einfluss auf Klima und Umwelt hat, legte die Lufthansa Group auch 2012 einen besonderen Fokus auf das Thema Treibstoffeffizienz (Fuel Efficiency). So werden im Rahmen des konzernweiten Programms SCORE vorhandene Bemühungen verstärkt und neue Initiativen entwickelt und eingeführt. Dies dient dazu, Kosten zu senken sowie Klima und Umwelt zu schonen. Weitergehende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel „Gemeinsam Zukunft gestalten“ ab S. 1 sowie in unserem Nachhaltigkeitsbericht „Balance 2012“ auf S. 70–74.

Forschung und Entwicklung zum Wohle der Umwelt vorantreiben

Auch in Sachen Lärmschutz verstärkt die Lufthansa Group ihre Tätigkeiten und Initiativen. Durch die laufende Flottenerneuerung werden Lärmemissionen reduziert. Bestes Beispiel hierfür ist die neue Boeing 747-8i. Gegenüber dem Vorgängermodell zeichnet sich dieser Flugzeugtyp durch niedrigere Lärmemissionen und höhere Treibstoffeffizienz aus. Aber auch die Flotte bereits eingeführter Flugzeugtypen wird kontinuierlich modifiziert. Ende Februar 2012 wurde die „Allianz für Lärmschutz 2012“ gemeinsam mit anderen Stakeholdern und der Politik gegründet. Diese hat das Ziel, aktiv zu höherem Lärmschutz beizutragen. Vor diesem Hintergrund wird Lufthansa Passage ihre Airbus A320-Flotte unter anderem durch die Anbringung von Sharklets an den Tragflächen modifizieren. Außerdem werden gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung neue Anflugverfahren am Flughafen Frankfurt getestet. Weitere Informationen finden Sie im Lufthansa Group Nachhaltigkeitsbericht „Balance 2012“ auf S. 85–88.

Bereits seit 2004 liefert das Messlabor CARIBIC, das in einem Lufthansa Passage Airbus A340-600 eingebaut ist, monatlich Daten über die Atmosphäre für die Klimaforschung. Das Labor, das in einem Container im Rumpf des Flugzeugs untergebracht ist, analysiert im Reiseflug mit Hilfe von 20 Geräten Aerosole und Spurengase in der Luft. CARIBIC wird von der EU und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert und ist ein wichtiger Beitrag der Lufthansa Group zur Klimaforschung.

Der Einsatz von Leichtgewicht-Containern bei Lufthansa Cargo wird zügig ausgebaut. Mittlerweile sind bereits mehr als 50 Prozent aller eingesetzten LD3-Standardcontainer aus leichten Verbundwerkstoffen gefertigt. Damit können pro Container 13 Kilogramm an Gewicht gespart werden, was über ein Jahr ein erhebliches Einsparpotenzial darstellt und in Form eines gesenkten Kerosinverbrauchs und CO_2-Ausstoßes zur Geltung kommt. Auch bei LSG Sky Chefs sorgt der vermehrte Einsatz des „Quantum Light Weight Trolley“ seit 2011 für eine Gewichtsreduktion an Bord der Lufthansa Passage Flotte. Dieser Trolley wiegt um ein Drittel weniger als sein Vorgängermodell und führt daher zu merklichen Einsparungen im Treibstoffverbrauch.

Die Lufthansa Group setzt auf die Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie des Luftverkehrssektors. Diese beinhaltet die Kombination aus technischem Fortschritt, verbesserter Infrastruktur, operativen Maßnahmen und ökonomischen Instrumenten zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele der Branche. Weitergehende Informationen dazu sowie zu anderen Lufthansa Forschungs- und Entwicklungsprojekten finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht „Balance 2012“ und auf unserer Website i www.lufthansagroup.com/verantwortung.

Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern zeigen
Die Lufthansa Group ist in einer personalintensiven Dienstleistungsbranche tätig und fühlt sich ihren Mitarbeitern gegenüber deshalb besonders verpflichtet. Essenziell sind hierbei die Vermittlung und das Teilen von Fachwissen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Lufthansa Group als Arbeitgeber. Unter Verantwortung versteht die Lufthansa Group auch ein sozialverträgliches Vorgehen beim Stellenabbau. Das Kapitel „Mitarbeiter“ ab S. 95 informiert ausführlich über dieses Thema.

Die Corporate Compliance wird aktiv überwacht und vermittelt
Das deutsche Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht sowie die Satzung der Deutschen Lufthansa AG und der unternehmensspezifisch umgesetzte Corporate Governance Kodex bilden die Basis für die Führungs- und Überwachungskultur in unserem Unternehmen. Da auch Mitarbeiter ihrer Verantwortung auf diesem Gebiet gerecht werden müssen, gibt es für sie verbindliche Schulungen auf den Gebieten „Competition Compliance“ und „Integrity Compliance“.

Corporate Citizenship ist ein wichtiger Pfeiler unternehmerischer Verantwortung
Die Lufthansa Group übernimmt gesellschaftliche Verantwortung und engagiert sich in den Bereichen Kultur, Soziales, Bildung, Sport- und Umweltförderung.

Soziales Engagement wird aktiv gelebt
Viele Mitarbeiter der Lufthansa Group engagieren sich in ihrer Freizeit ehrenamtlich für soziale Zwecke. Prominenteste Beispiele hierfür sind die Organisationen HelpAlliance e.V. und Cargo Human Care e.V. Die Lufthansa Group unterstützt beide Organisationen logistisch und kommunikativ. HelpAlliance betreut weltweite Projekte zur Verbesserung der Lebenssituation von benachteiligten Menschen, meistens von Kindern. Die Projekte umfassen Ausbildungseinrichtungen, Waisenhäuser, Straßenkinderprojekte, Existenzgründungen und Krankenhäuser.

Auch in kurzfristigen Krisenfällen ist die HelpAlliance schnell zur Stelle. Seit 2012 wird HelpAlliance auch von Austrian Airlines unterstützt. SWISS unterstützt die internationale Hilfsorganisation SOS Kinderdorf, die sich weltweit für Kinder in Not einsetzt. Ferner konnten neue Fundraising-Konzepte wie zum Beispiel die Spendenplattform i www.betterplace.org ins Leben gerufen werden. Cargo Human Care leistet schnelle und unkomplizierte logistische Unterstützung bei humanitären Krisen und Katastrophen, vor allem durch die Bereitstellung von Frachtkapazitäten. Darüber hinaus unterstützt Lufthansa Cargo seit vielen Jahren die Werkstätten für Behinderte Rhein-Main e.V., die 400 Menschen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen beschäftigen.

Lufthansa Group setzt sich für Sportförderung ein
Die Lufthansa Group legt ein klares Bekenntnis zur Förderung des deutschen Spitzensports ab. So ist sie langjähriger, nationaler Förderer der Stiftung Deutsche Sporthilfe. Vor kurzem wurde hier die Partnerschaft bis 2016 verlängert. Die Lufthansa Group engagiert sich somit bei der Unterstützung von jungen Talenten mit oder ohne Handicap. Des Weiteren unterstützt die Lufthansa Group den Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) und den Deutschen Behindertensportbund (DBS) als Förderer. Die Partnerschaft mit dem DOSB wurde vor kurzem um weitere vier Jahre verlängert. Schlussendlich ist die Lufthansa Group auch „Partner des Deutschen Fußball-Bundes“ und fliegt somit die deutschen Fußballnationalmannschaften zu ihren Auswärtsspielen und Turnieren in die ganze Welt.

Kultur- und Umweltförderung haben einen hohen Stellenwert
Klassische Musik ist der Förderschwerpunkt der Lufthansa Group im Bereich Kultur. So veranstaltet die Lufthansa Group bereits seit 1984 das „Lufthansa Festival of Baroque Music“ in London und seit 1997 ein Neujahrskonzert im Konzerthaus am Gendarmenmarkt in Berlin. Des Weiteren ist die Lufthansa Group unverändert „First Global Partner“ des Gürzenich Orchesters in Köln.

Im Bereich Umweltförderung setzen wir uns vor allem aktiv für den Kranichschutz ein und unterstützen hierbei eine Vielzahl an Projekten. Eines der wichtigsten davon ist das Kranich-Informationszentrum in Groß Mohrdorf, in dem man alles über Kraniche und Kranichschutz erfahren kann.

Risiko- und Chancenbericht

↗ Risiken und Chancen werden frühzeitig erkannt. ↗ Das Risiko- und Chancenmanagement ist in alle Geschäftsprozesse integriert. ↗ Eine Risikolandkarte enthält alle Risiken sowie entsprechende Gegenmaßnahmen. ↗ Das Risikomanagement ist neu ausgerichtet und noch stärker mit dem Controlling verzahnt. ↗ Der Fortbestand der Lufthansa Group ist nicht gefährdet.

Risiko- und Chancenmanagement-System

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group 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. Ein integraler Faktor unserer Unternehmensführung ist die bewusste Steuerung von Risiken und Chancen. Unser Risikomanagement ist daher in die bestehenden Geschäftsprozesse integriert.

Risikomanagement ist in der Lufthansa Group definiert als ein nachvollziehbares, alle Unternehmensaktivitäten umfassendes Regelsystem, das auf Basis einer definierten Risikostrategie ein systematisches und permanentes Vorgehen mit folgenden Elementen umfasst: Risikoidentifikation, Risikobewertung, Risikosteuerung und Risikokommunikation (Dokumentation und interne Kommunikation) sowie Überwachung dieser Aktivitäten.

Das System, mit dem operationelle Risiken früh erkannt und gemanagt werden, besteht aus mehreren Modulen. Deren Bausteine sind systematisch miteinander verknüpft. Auf diese Weise lässt sich sicherstellen, dass homogene Risiken gesamthaft erkannt und mit der erforderlichen Kompetenz wirksam und wirtschaftlich verantwortungsvoll gesteuert werden. Eine Ausnahme bildet die Organisation des Finanzrisikomanagements, das zentral verantwortet wird. 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. Es wird im Abschnitt „Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen“ ab S. 112 und im Konzernanhang unter „Erläuterung 47“ ab S. 183 detailliert dargestellt.

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 den Leitern der Bereiche Konzerncontrolling und Risikomanagement, Konzernjustitiariat, Konzernfinanzen, Konzernrechnungswesen, Konzern-IT, Controlling Lufthansa Passage sowie der Geschäftsführung der Delvag Gruppe. Der Leiter Konzernrevision ist permanentes Mitglied ohne Stimmrecht. Der Risikomanagement-Ausschuss ist dafür verantwortlich, das Risikomanagement-System fortlaufend auf dem aktuellen Stand zu halten sowie in Effektivität und Effizienz ständig zu verbessern.

Ein wichtiges Instrument dafür ist die Risikolandkarte, in der alle wesentlichen Risiken der Lufthansa Group aufgeführt werden. Zugleich werden darin alle Instrumente und Maßnahmen zum Management dieser Risiken identifiziert. Wesentliche Risiken sind in 2012 danach solche, die zu einem Verlust von mindestens 300 Mio. EUR führen können. Auf Ebene der Geschäftsfelder werden die jeweiligen Wesentlichkeitsgrenzen individuell berechnet.

Die Risikolandkarte wird regelmäßig aktualisiert und orientiert sich in ihrer Struktur am Prozess des gesamten Risikomanagements: kontinuierliche Identifikation, Bewertung, Steuerung, Kommunikation und Überwachung. 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. Auf diese Weise kann beispielsweise auch die kurzfristige Integration neuer Geschäftsfelder sichergestellt werden.

Im Rahmen einer im Jahr 2012 erfolgten methodischen und IT-seitigen Neuausrichtung des Lufthansa Group Risikomanagements wurde ein System eingerichtet, welches einen einheitlichen Konzernstandard zur Vergleichbarkeit von Risiken unterstützt und ein standardisiertes, aktuelles Reporting bietet. Dadurch erfolgt in allen Geschäftsfeldern eine noch stärkere Durchdringung des Risikomanagements mit der Folge einer erhöhten Transparenz von Risiken und damit verbundenen Verantwortlichkeiten. Ein neu eingerichtetes, eigenständiges Fachgebiet Risikomanagement im Konzerncontrolling ist für die Implementierung konzernweit geltender Standards sowie für die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses zuständig.

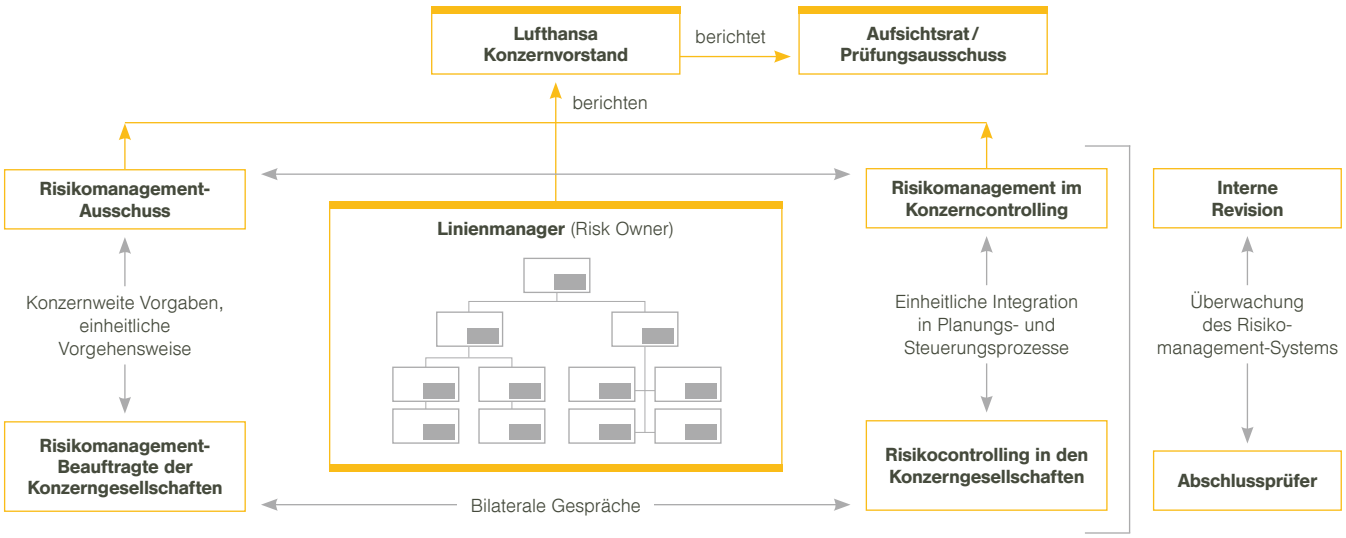
Ein Schwerpunkt der methodischen Weiterentwicklung liegt in der noch intensiveren Verzahnung des Risikomanagements mit dem Controlling. Deren Ziel ist die verstärkte Unterstützung und Beratung des Vorstands in strategischen Entscheidungsprozessen. Demzufolge stellt das Risiko- und Chancencontrolling einen wichtigen Baustein innerhalb der Planungs- und Steuerungsprozesse dar.

Über das gesamte Jahr hinweg werden die identifizierten Risiken und Chancen mit Bezug zum geplanten Ergebnis mit Hilfe eines quartalsweise erscheinenden Risiko- und Chancenberichts verfolgt. Um das Augenmerk auf die wichtigsten Faktoren zu legen, werden die potenziellen Planabweichungen zum operativen Ergebnis von den Risikoverantwortlichen quantifiziert. Dabei werden sowohl negative als auch positive Abweichungen, also Risiken und Chancen, in Form einer Best-/Worst-Case-Analyse bewertet. Auch die Diskussion der Risiken und Chancen ist 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 Risiken und Chancen zu identifizieren.

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

Risikomanagement bei der Lufthansa Group



Risikokategorien und Einzelrisiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Die expansive Geldpolitik schreitet in den entwickelten Volkswirtschaften weiter voran. In den USA und im Euroraum haben die Zentralbanken inzwischen auf eine quantitative Begrenzung ihrer Kaufprogramme für Staatsanleihen verzichtet. Damit sind die Risiken für die Preisstabilität im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Die Inflationserwartungen könnten sich dadurch deutlich erhöhen, mit entsprechend destabilisierenden Auswirkungen auf die Volkswirtschaften. Der Anstieg der weltweiten Liquidität könnte nicht nur die Notierungen an den Finanzmärkten, sondern auch an den Rohstoffmärkten – also auch Erdölpreise – weiter steigen lassen. Die Risiken für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft steigen damit an.

Gewichtige Abwärtsrisiken für die Weltkonjunktur finden sich im Euroraum. So ist es möglich, dass die Strukturreformen und Konsolidierungsschritte in den Krisenländern politisch nicht mehr durchgesetzt werden können, etwa weil der Reformdruck aufgrund des Aufkaufprogramms der EZB nachlässt. In diesem Fall wäre nicht damit zu rechnen, dass sich das Vertrauen im Euroraum festigt.

Es ist zweifelhaft, ob die südeuropäischen Banken stabil blieben, wenn sie den Abzug von Kapital in diesem und im nächsten Jahr in unvermindertem Tempo verkraften müssten und ein immer größerer Teil der Finanzierung südeuropäischer Banken vom Europäischen System der Zentralbanken bereitzustellen wäre. Unter solchen Bedingungen ist eine Erholung der Realwirtschaft in den Krisenländern sehr unwahrscheinlich. Auch ein unvorbereitetes Scheitern des Reformprozesses in Griechenland birgt erhebliche Risiken für den Euroraum und für die Weltwirtschaft. Auch für die deutsche Konjunktur bestehen nach wie vor deutliche Abwärtsrisiken, wenn sich die Lage im Euroraum weiter verschlechtern sollte.

Ein weiteres erhebliches weltwirtschaftliches Risiko resultiert aus der Unsicherheit über die Ausrichtung der Finanzpolitik in den USA. Falls die Auseinandersetzung der Parteien im Kongress eine rationale Finanzpolitik blockieren sollte, wäre ein Rückfall der Wirtschaft in den USA in die Rezession wahrscheinlich. Politische Risiken sind auch anderenorts erheblich. Zu nennen sind etwa die in jüngster Zeit erhöhte Labilität der Gesellschaften im Nahen und Mittleren Osten und die daher rührenden Risiken für die Ölversorgung der Welt sowie das Risiko einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen China und Japan (der zweit- und drittgrößten Volkswirtschaft der Welt) wegen des Streits der beiden Länder um die Inselgruppe Senkaku/Diaoyu.

Branchenspezifische Risiken und Chancen

Markt- und Wettbewerbsrisiken haben Auswirkungen auf Kapazität und Auslastung

Das nachlassende weltweite Wirtschaftswachstum wirkte sich nur moderat auf die Entwicklung des internationalen Passagierverkehrs aus. Er wuchs 2012 weltweit weiterhin an.

Laut IATA-Prognose soll die weltweite Passagiernachfrage 2013 um 3,9 Prozent wachsen. Die Prognose ist aufgrund der weltweiten Konjunkturerwartungen deutlich risikobehaftet. Die wesentlichen Risiken ergeben sich vor allen aus der anhaltenden Finanz- und Staatsschuldenkrise im Euroraum mit möglichen Folgen für die Realwirtschaft und über die Handelskanäle für den Welthandel.

Die Anpassungsprozesse durch Spar- und Konsolidierungsmaßnahmen insbesondere in den Schuldnerländern Südeuropas wirken sich auch auf den Welthandel aus. Dies dürfte auch Auswirkungen auf den Luftfrachtverkehr haben.

Darüber hinaus bestimmt aber auch die Entwicklung des Kapazitätsangebots das Risikoprofil der Airline-Industrie. Vor dem Hintergrund der Flugzeugneubestellungen und der verhaltenen Wachstumsaussichten ist unverändert mit einer Situation von Überkapazitäten in allen Märkten zu rechnen. Dies wird den Druck auf die Durchschnittserlöse weiter erhöhen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bleibt weiterhin von ihrer Flexibilität abhängig.

Weitere Geschäftsrisiken können sich aus der Entwicklung der Ölpreise ergeben. Trotz einer verhaltenen Konjunkturentwicklung sind die Ölpreise seit Mitte 2012 wieder deutlich angestiegen, unter anderem wegen einer erneuten Zunahme der politischen Spannungen im Nahen und Mittleren Osten. Anhaltende geopolitische Spannungen würden den Druck auf die Ölpreise weiter erhöhen.

Rechts- und Haftungsrisiken

Gesetze und Änderungen im nationalen und internationalen Regelwerk wirken sich entscheidend auf den künftigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group aus. Dabei sind Verkehrsrechte, Sicherheitsbestimmungen und Regelungen in den Bereichen Compliance ebenso wichtig wie Vorschriften und Entwicklungen in der Rechtsprechung im In- und Ausland im Bereich Steuern, Kapitalmarktrecht, Kartellrecht und Verbraucherschutz. Die jüngsten rechtlichen Änderungen, die sich auf die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group auswirken könnten, sind im Kapitel „Regulatorische und weitere Einflussfaktoren“ ab S. 40 dargestellt. Die Lufthansa Group verfügt außerdem über ein Compliance-Programm, das im Kapitel „Corporate Governance“ auf S. 26 erläutert wird.

Politische, geopolitische und regulatorische Risiken

Das Geschäftsumfeld des Luftverkehrs wird wesentlich durch geopolitische Ereignisse, wie Kriege, Terroranschläge, aber auch Finanzkrisen und Umweltkatastrophen, beeinflusst. Diese sind in den letzten zwölf Monaten regional verstärkt aufgetreten. Auch politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen das Geschäft der europäischen Branche zunehmend. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn durch solche Maßnahmen in einem Teil eines Markts in den Wettbewerb eingegriffen wird, beispielsweise durch regionale oder nationale Steuern, Gebühren oder Auflagen.

Die hohe Dynamik und zum Teil geringe Vorhersagbarkeit auch im Bereich legislativer Vorhaben verdeutlicht beispielhaft die Unsicherheit über den EU-Emissionshandel. Aufgrund des massiven Widerstands und um die im Herbst 2013 stattfindenden Verhandlungen auf ICAO-Ebene nicht zu belasten, hat die EU-Kommission im November 2012 die teilweise Aussetzung der Sanktionierung für Nichteinreichung von Zertifikaten vorgeschlagen, um Handelskonflikte zu entschärfen und Verhandlungen mit Drittstaaten vor der UN-Luftverkehrsbehörde ICAO bis Oktober 2013 Zeit zu geben. Diese lange abgelehnte, dann kurzfristig getroffene Maßnahme führt zu schwer überschaubaren Veränderungen in der Belastungslage und der Details der Umsetzung. Sie schafft auch Unsicherheiten in Bezug auf das weitere Vorgehen sowie die Wettbewerbsneutralität.

Diese ist und bleibt wichtige Grundkomponente politischer Programmatik und entsprechender EU-Vorschriften. Neben einem wettbewerbsneutralen Vorgehen bei der CO_2-Regulierung ist und bleibt ein umfassender Ansatz zum Klimaschutz nötig (sogenannte Vier-Säulen-Strategie unter Hinzunahme von Verbesserungen bei Technologie, Infrastruktur und Betrieb neben finanziellen Steuerungsmaßnahmen). Weitere Informationen hierzu finden Sie ab S. 40.

Die Unsicherheit in der Klimapolitik schlägt sich auch im Bereich der Fiskal- und Steuerpolitik nieder. Die in Deutschland seit dem 1. Januar 2011 geltende nationale Luftverkehrsteuer wurde zwar 2012 und ebenso bereits für 2013 linear in Erwartung des Emissionshandels gesenkt, aber dennoch beibehalten. Die Steuer ist fluglängenabhängig in drei Stufen aufgeteilt und nimmt internationale Umsteiger- und Frachtflüge aus. Obwohl so zumindest in gewisser Weise auf Deutschlands Luftverkehrsstrukturen Rücksicht genommen wurde, hat sich insbesondere 2012 gezeigt, dass die Steuer nicht nur den Luftverkehr, sondern auch die Export- und Tourismusindustrie stark negativ beeinflusst. Insgesamt erhebt die Bundesregierung mit der Steuer jährlich 1 Mrd. EUR von der Branche, wovon circa 60 Prozent von deutschen Unternehmen aufgebracht werden. Ähnliche nationale Steuern bestehen in Großbritannien, Frankreich, Irland und Österreich.

Angesichts der geschilderten Unsicherheit im Bereich der EU-Klimapolitik und des Drucks auf die öffentlichen Finanzen sind grundsätzliche Veränderungen an der Luftverkehrsteuer momentan schwer abzuschätzen, obwohl sie das im weltweiten Luftverkehr grundsätzlich seit vielen Jahrzehnten erfolgreich angewandte System der Kosteninternalisierung durch Infrastrukturgebühren bricht.

Im Bereich der Umweltpolitik bestehen zudem weitere Risiken. So führt zum Beispiel das durch die Fraport AG als Bauherrn beantragte und nunmehr durch höchstrichterliche Bestätigung am Flughafen Frankfurt geltende Nachtflugverbot zu nicht unerheblichen Zusatzbelastungen und eingeschränkten Wachstumsperspektiven an Europas aufkommensstärkstem (Fracht-)Drehkreuz. Betreiber und Unternehmen bemühen sich in Koordination mit der zuständigen Aufsichtsbehörde weiter um eine praktikable und bedarfsnahe Umsetzung, damit der Bestand des Betriebs am Standort wirtschaftlich möglich bleibt. Zum Stand des Verfahrens siehe auf S. 42.

Neben den genannten umweltrechtlichen Vorschriften und Regularien werden regelmäßig Änderungen verbraucherrechtlicher Vorschriften öffentlich thematisiert. Für Full-Service-Carrier wie die Lufthansa Verbund-Airlines sind die meisten der im Gespräch befindlichen Standards allerdings schon selbstverständlich. Kritisch ist hier 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 benachteiligen.

Darüber hinaus können sich plötzlich und ohne Vorwarnung Umweltrisiken konkretisieren, wie sie beispielsweise 2010 und 2011 durch die Sperrung von Teilen des europäischen Luftraums wegen möglicher Vulkanascheausbreitung geschahen. Diese brachten insbesondere 2010 große Schwierigkeiten im administrativen Umgang mit der Situation zu Tage und zeigten die Notwendigkeit verbesserter Kooperation von Regierungen und mit Stakeholdern und Kompetenzträgern. Hier wurden seither Vorkehrungen getroffen, um im Bedarfsfall besser und flexibler reagieren zu können.

So 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. Die ICAO Volcanic Ash Task Force ist mit der Weiterentwicklung globaler Standards für anzuwendende Verfahren und die Bestimmung der Grenzwerte befasst. Dennoch sind einige zentrale Forderungen der Industrie bislang nicht umgesetzt worden. Hierzu gehört unter anderem die Forderung der Fluggesellschaften, mehr selbständige Entscheidungskompetenzen zu erhalten und eine EU-weit einheitliche Vorgehensweise der nationalen Behörden sicherzustellen.

Umfassende Informationen über Atmosphärenverhältnisse würden selbständige und dezentrale Entscheidungen ermöglichen, ob und inwieweit der Betrieb in Grenzsituationen eingestellt oder aufrechterhalten werden sollte. Sie würden außerdem helfen, bei unvermindert höchsten Anforderungen an die Sicherheit operative Aspekte schneller und flexibler in Entscheidungen einfließen zu lassen.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen
Die anhaltende globale Wachstumsschwäche, das weiter hohe Treibstoffpreisniveau und der zunehmende Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen zwingen vor allem die europäischen Fluggesellschaften, unrentable Dienste aufzugeben und nicht profitable Angebotsstrukturen zu bereinigen. Fluggesellschaften, denen das nicht gelingt, gehen wie die spanische Spanair und die ungarische Malev in die Insolvenz. Insbesondere die europäische Luftverkehrsindustrie stagniert.

Deshalb steht bei der Lufthansa Group die Senkung der Kosten im Vordergrund. Hierbei profitiert der Konzern von den bereits im ersten Jahr erzielten Erfolgen des konzernweit angelegten Zukunftsprogramms SCORE. Auch in den nächsten Jahren hängt der Konzernerfolg in starkem Maße von der konsequenten Fortsetzung der strukturellen Erneuerung des Konzerns über dieses Projekt ab. Dort, wo die Erwartungen für einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg nicht gegeben sind, hat der Konzern den Betrieb eingestellt (Lufthansa Italia) oder, wie im Falle der bmi, veräußert. Austrian Airlines hat über ein weitreichendes Restrukturierungsprogramm ihre Wettbewerbsfähigkeit deutlich verbessert. Brussels Airlines befindet sich inmitten eines solchen Programms.

Die Lufthansa Group unterstützt ihre Konzerngesellschaften finanziell gezielt bei Maßnahmen, die der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen von Restrukturierungen dienen. Grundvoraussetzung dafür ist, dass ein Erfolg der geplanten Maßnahmen ausreichend wahrscheinlich ist.

Markt und Wettbewerb
Der Erfolg eines global operierenden Netzwerk-Carriers hängt wesentlich von einem weltweiten und dichten Streckennetzwerk ab. Gemeinsam mit unseren Partnern der Star Alliance und den Fluggesellschaften des Lufthansa Verbunds bieten wir unseren Kunden das umfangreichste Streckennetz der Welt. Durch ein systematisches Netz- und Allianzmanagement können Risiken frühzeitig erkannt und Chancen effektiv genutzt werden. In Lateinamerika konnte die Position mit dem Star Alliance-Beitritt von TAM und dem Neuzugang von AviancaTaca sowie Copa deutlich verbessert werden.

Nach der Fusion von TAM mit dem oneworld-Mitglied LAN Airlines steht nach wie vor eine Entscheidung zur zukünftigen Allianzzugehörigkeit der neuen Gesellschaft aus. Gemeinsam mit den Allianzpartnern und ihren Standorten in den Regionen der Welt sowie der vertieften Kooperation sowohl im Transatlantikverkehr (Joint Venture Atlantic++) als auch im Japanverkehr (Japan+) bieten sich unternehmensstrategische Chancen. Risiken können vor allem bei Verschiebungen in den Allianzsystemen entstehen.

Gleichzeitig muss die Lufthansa Group weiter in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts und der Infrastruktur investieren, um im Wettbewerb vor allem mit den nach wie vor stark wachsenden Fluggesellschaften des Nahen Ostens nicht an Boden zu verlieren. Bis 2015 werden insgesamt 9 Mrd. EUR investiert. Davon entfallen circa 7 Mrd. EUR auf Flugzeuginvestitionen. So standen zum Jahresultimo alleine 133 Flugzeuge zur Modernisierung und Erweiterung der Flotte auf der Bestellliste des Konzerns. Es bedarf heute vielfältiger Investitionsentscheidungen, um morgen Chancen im Markt nutzen zu können. Risiken ergeben sich hierbei aus dem insgesamt volatilen Branchenumfeld. Auf Basis des erwarteten Wachstumspfads der Branche sind längerfristig allerdings globale Marktchancen zu erwarten.

Die kundenorientierte Strategie von Multi-Market, Multi-Hub und Multi-Brand wird weiter fortgesetzt. Diese fördert lokales Unternehmertum und vereint die typischen Stärken eines Großunternehmens mit den Vorteilen weitgehend selbständiger standort- und marktplatzorientierter Einheiten. Die erfolgreiche Umsetzung der Verbundstrategie hängt wesentlich davon ab, inwieweit die Synergiepotenziale im Verbund erschlossen werden können. Die Chancen im Verbund sollen zukünftig durch den weiteren Ausbau der Zusammenarbeit im Rahmen von SCORE verstärkt genutzt werden.

Die Bedeutung von Lufthansa Cargo und der Service-Gesellschaften für den Konzern wird sich auch zukünftig vor allem an ihrer jeweiligen finanziellen und strategischen Entwicklungsfähigkeit sowie ihrer Bedeutung für das zentrale Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe orientieren. Lufthansa Cargo und die Service-Gesellschaften tragen aufgrund ihrer Marktstellung in den jeweiligen Branchen und des profitablen Wachstums maßgeblich zum Konzernerfolg bei.

Personal
Die ungewöhnlich raschen Veränderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die für die Airline-Industrie typischen kurzfristigen Krisenereignisse kennzeichneten das Umfeld im Personalbereich auch 2012. Hinzu kommen zunehmend auch strukturelle, langfristigere Veränderungsnotwendigkeiten im internationalen Wettbewerb.

Dabei zeichnet sich die Lufthansa Group dank der Leistungsfähigkeit und -bereitschaft der Mitarbeiter durch eine hohe Anpassungsfähigkeit bei kurzfristigen Krisen aus. Risikofaktoren sind weiterhin die Reaktionshebel und -geschwindigkeit, die durch ständigen Ausbau flexibilisierender Elemente beim Personaleinsatz in 2012 beispielsweise beim Kabinenpersonal gestärkt wurden.

Hinsichtlich der Flexibilität für strukturelle Veränderungen stehen sich besonders in Deutschland Wettbewerbserfordernisse und ein historisch gewachsener, umfassender Schutz der Belegschaft gegenüber. Zum Ausgleich der Interessen reagiert die Lufthansa Group frühzeitig auf Marktveränderungen, um die erforderliche Zeit und Mittel zur friktionsarmen Umsetzung von Restrukturierungsvorhaben sicherstellen zu können. Dabei stellen sich hohe Anforderungen an die Kommunikation. Hier wurden im Rahmen von SCORE 2012 erhebliche Anstrengungen unternommen, um kommenden Anforderungen gerecht zu werden.

Unverändert besteht die personalpolitische Herausforderung, im Konzern beim Einsatz kurz- und langfristiger Steuerungsmaßnahmen zu differenzieren. Die Größe und Heterogenität der Unternehmen und die beschriebene Volatilität des Geschäfts, die die Konzernbeschäftigten an unterschiedlichen Stellen und zu unterschiedlichen Zeitpunkten trifft, verlangen, Personal parallel sowohl ab- als auch aufzubauen. Der klare Vorrang sozialverträglicher Maßnahmen und eine aktive konzerninterne Vermittlungspolitik kennzeichnen weiter die gewählte Vorgehensweise. Davon profitiert auch die Stellung der Lufthansa Group im Arbeitsmarkt. Sie hilft, an anderen Stellen im Konzern rasch wieder Personalkapazitäten aufzubauen.

Weitere klassische Personalrisiken sind im Bereich tarifvertraglicher und betriebsverfassungsrechtlicher Vereinbarungen angesiedelt. Dabei stehen tarifliche Vergütungs- und zunehmend 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 versucht die Lufthansa Group, 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. Tarifauseinandersetzungen bis hin zu Arbeitskämpfen sind jedoch systemimmanent und können auch für 2013 nicht ausgeschlossen werden.

Neben der Schädigung des Images der Lufthansa Group als zuverlässigem Dienstleister bergen Arbeitskämpfe auch das Risiko erheblicher Erlösausfälle und Zusatzkosten. Diese können sich auch ergeben, wenn die Lufthansa Group mittelbar durch Streiks in anderen Bereichen der Wertschöpfungskette betroffen wird.

Die Wahrnehmung geschäftsfeldübergreifender tarifpolitischer Aufgaben im Konzern durch die seit 2010 eingeführte Arbeitgeberverbandsstruktur (Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V.) hat sich bewährt. Sie 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, partikulare Interessen noch stärker zu vertreten. Damit verbunden sind Gefahren für den Tarifrieden mit erheblichen betrieblichen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen.

Im Wettbewerb sind hochqualifizierte Mitarbeiter entscheidend. Die Lufthansa Group nutzt ihre modernen Systeme und Methoden im Personalmarketing und der Personalentwicklung erfolgreich, um die 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.

Erneut verstärkt wurden die Anstrengungen, Vielfalt (Diversity) auch im Führungskräftebereich zu gewährleisten und mittels einer guten Mischung erfahrener und junger, weiblicher und männlicher, interner und externer sowie lokaler und internationaler Profile den zunehmend differenzierten Managementanforderungen gerecht zu werden.

Die Lufthansa Group strebt an, auch bei wachsender Anzahl von Gruppengesellschaften die Identitäten und Eigenständigkeit der Gruppenunternehmen zu wahren und die weltoffene Kultur zu nutzen, um das spezifische Commitment der dort beschäftigten Mitarbeiter zu erhalten. Soweit ein Zusammenwirken und -wachsen der Personalkörper sinnvoll ist, sichern auf Dialog und gemeinsame Entscheidungsfindung angelegte Strukturen optimierte Lösungen. Diese tragen sowohl lokalen als auch konzernübergreifenden Interessen beziehungsweise Verpflichtungen Rechnung.

Sollten 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.

Informationstechnologie

Die Geschäftsprozesse werden bei der Lufthansa Group in allen Bereichen durch IT-Systeme unterstützt. Mit dem Einsatz von IT gehen auch Risiken für die Verfügbarkeit und Stabilität der Geschäftsprozesse sowie der Vertraulichkeit von Daten einher. Unser IT-Risikomanagement-Prozess sorgt dafür, dass die IT-Risiken erkannt und bewertet werden sowie gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zur Risikoreduzierung eingeleitet werden. Die IT-Systeme werden regelmäßig hinsichtlich ihres Sicherheitsniveaus bewertet. Dabei wird berücksichtigt, inwieweit die Prozessverantwortlichen die Geschäftsprozesse als kritisch eingestuft haben. Die Betrachtung umfasst kritische Anwendungen und gemeinsame Infrastrukturen, wobei unterschiedliche Bedrohungsszenarien, wie zum Beispiel Systemausfälle, Hackerangriffe oder Datendiebstahl beziehungsweise -manipulation, in Betracht gezogen werden. Der IT-Risikomanagement-Prozess ist geschäftsfeldübergreifend organisiert; dessen Ergebnisse werden jährlich auf Konzernebene konsolidiert und im Risikomanagement-Ausschuss diskutiert.

Sicherheitslücken werden mit organisatorischen und technischen Maßnahmen adressiert. Die IT-Sicherheitspolitik der Lufthansa Group wird stets an die aktuellen Anforderungen zur IT-Sicherheit angepasst. Um die Sicherungsregularien umzusetzen, wurde eine IT-Sicherheitsorganisation, bestehend aus einem Corporate Information Security Officer für den Konzern und Information Security Officers für die Gesellschaften, etabliert. Sie sind dafür verantwortlich, die IT-Sicherheitsstandards in den Gesellschaften umzusetzen sowie mit gezielter Aufmerksamkeit und Schulungsmaßnahmen allen Mitarbeitern die Notwendigkeit von IT-Sicherheit zu verdeutlichen. Auf diese Weise kann ein angemessenes IT-Sicherheitsniveau sichergestellt werden, sodass Risiken wirtschaftlich sinnvoll reduziert werden können. Die Risiko- und Sicherheitsmanagement-Systeme sowie ausgewählte Maßnahmen werden regelmäßig durch die Revision überprüft.

Der Datenschutz schützt im Zusammenspiel mit IT-Risikomanagement und IT-Sicherheitsmanagement die Kunden, Aktionäre, Lieferanten und Mitarbeiter der Lufthansa Group davor, dass ihr Persönlichkeitsrecht durch falschen Umgang mit ihren personenbezogenen Daten verletzt wird. Der Konzerndatenschutz wirkt einerseits darauf hin, dass die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes in der Lufthansa Group befolgt, die Mitarbeiter mit den entsprechenden Vorgaben aus dem Gesetz vertraut gemacht und Datenschutzaudits durchgeführt werden. Andererseits beraten die Datenschutzexperten die Fachbereiche bei der Einführung neuer Systeme sowie der Gestaltung oder Veränderung von Prozessen, um datenschutzrechtliche und wirtschaftliche Belange frühzeitig optimal aufeinander abzustimmen.

Qualität

Für das Jahr 2013 wird ein weiteres Mengenwachstum der Passagierzahlen erwartet. Dies stellt entsprechende Anforderungen an eine adäquate Infrastruktur. Im Einzelfall kann bei Standorten, die noch nicht flächendeckend über eine angemessene Infrastruktur verfügen, ein Risiko für die Stabilität der Flugabfertigung entstehen. Durch die zunehmende Automatisierung der Prozesse, wie beispielsweise durch Check-in-Automaten und Self Boarding, hat die Lufthansa Group Vorbereitungen getroffen, die den Ablauf der Bodenprozesse vereinfachen und beschleunigen. Weiterhin sind externe Einflüsse jedoch nicht auszuschließen.

Kommunikation

Für jeden Großkonzern existieren Kommunikationsrisiken – so auch für die Lufthansa Group. Die Bereiche Konzernkommunikation und Kapitalmarktkommunikation arbeiten dementsprechend seit vielen Jahren professionell daran, die richtigen Informationen den entsprechenden Adressaten stets aktuell zur Verfügung zu stellen. Ein Ad-hoc-Komitee, dem der Chefsyndikus und die Leiter Investor Relations und Konzernkommunikation angehören, prüft darüber hinaus alle Sachverhalte daraufhin, ob sie für eine Ad-hoc-Veröffentlichung gemäß Wertpapierhandelsgesetz relevant sind.

Rechnungslegung

Hinsichtlich der Rechnungslegung und Erstellung der Abschlüsse gelten für die Lufthansa Group wie für alle anderen börsennotierten Unternehmen in Deutschland zahlreiche nationale und europaweit gültige Vorschriften und Gesetze. Aus der unzureichenden Anwendung von Vorschriften der Rechnungslegung könnten sich Risiken ergeben. Die Organisation des Rechnungswesens der Lufthansa Group trägt dafür Sorge, dass bei der Rechnungslegung und Erstellung der Abschlüsse die nationalen und europaweit gültigen Vorschriften und Gesetze angewendet werden. Informationen dazu finden Sie im Kapitel „Corporate Governance“ ab S. 25 sowie im Konzernanhang ab S. 136.

Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz und internes Kontrollsystem (IKS)

Hervorgehend aus dem Konzernprojekt „Umsetzung der Governance nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG)“ wurde 2012 eine IKS-Einheit in der Lufthansa Group etabliert. Zu den primären Aufgaben der IKS-Einheit zählen die Sicherstellung einer einheitlichen Methodik und der Berichterstattung sowie eine gesellschaftsübergreifende Harmonisierung und Standardisierung des IKS. Die Einheit legt jährlich fest, welche Konzerngesellschaften und welche Themen schwerpunktmäßig hinsichtlich der Dokumentation und Bewertung des IKS in die Finanzberichterstattung einzubeziehen sind. Die Festlegung der relevanten Konzerngesellschaften erfolgt aufgrund gesetzlicher Notwendigkeit sowie anhand von qualitativen Kriterien. Darunter fallen die dem BilMoG unterliegenden deutschen Konzerngesellschaften sowie die unter Wesentlichkeitsgesichtspunkten zu berücksichtigenden ausländischen Konzerngesellschaften. Die risikoorientierte Auswahl der Themen erfolgt jährlich und basiert auf qualitativen und quantitativen Kriterien der Positionen in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung.

Für alle identifizierten Themen wurden zentral Soll-Anforderungen (Managementkontrollen) an das IKS der Gesellschaften formuliert. Anschließend wurden die vorhandenen Steuerungs- und Überwachungsinstrumente zur Abdeckung der Soll-Anforderungen in den einbezogenen Gesellschaften dokumentiert. Diese sind jährlich zu aktualisieren. Die Bewertung des Aufbaus, der Funktionsfähigkeit und damit der Wirksamkeit der Instrumente erfolgt ebenfalls jährlich. Sie wird in regelmäßigem Turnus durch die interne Revision beziehungsweise durch eine Selbstbewertung seitens der Prozessverantwortlichen durchgeführt.

Jede Gesellschaft berichtet regelmäßig ihrem Aufsichtsrat über die Wirksamkeit des IKS. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG befasst sich ebenfalls regelmäßig mit der gesellschaftsübergreifenden Wirksamkeit des IKS in der Finanzberichterstattung.

Steuerrechtliche und sonstige rechtliche Risiken

Zu den steuerlichen Risiken zählen unter anderem Betriebsprüfungsrisiken. Diese Betriebsprüfungsrisiken beinhalten im Wesentlichen vor 2008 vorgenommene Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen an diverse ausländische Konzerngesellschaften. Daneben sind einzelne Leasingstrukturen, die Erwerbsstruktur einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie diverse Rückstellungsthemen weitere risikobehaftete Diskussionspunkte mit der Finanzverwaltung.

Für diese Risiken wurde in den unterjährigen Abschlüssen in ausreichender Höhe bilanzielle Vorsorge getroffen. Durch die Erweiterung der Lufthansa Group um ausländische Gesellschaften und die damit einhergehende Erbringung von grenzüberschreitenden konzerninternen Dienstleistungen ergeben sich steuerliche Unsicherheiten bei der Gestaltung der Verrechnungspreise und dem Ort der Versteuerung im Lichte der statischen Auslegung von Art. 8 OECD-MA (Prinzip der Heimatstaatbesteuerung bei Fluggesellschaften).

Darüber hinaus ist der Konzern im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Prozessen wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 38“ ab S. 176.

Operationelle Risiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt. Darunter ist zum einen das Risiko zu verstehen, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können. Wenn Flugzeuge etwa aus Witterungsgründen nicht pünktlich starten oder landen können, kann dies möglicherweise negativen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit und die zukünftige Kaufentscheidung des Kunden haben. Auch wurde die Haftung der Airlines für Verspätungen deutlich verschärft, siehe „Regulatorische und weitere Einflussfaktoren“ ab S. 42.

Darüber hinaus zählt auch das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden zu den Flug- und technischen Betriebsrisiken. Bedrohungen, die das Unfallrisiko beeinflussen, werden in vier Gruppen unterteilt: Umweltfaktoren (zum Beispiel Wetter, Vogelschlag), technische Faktoren (beispielsweise Triebwerksausfälle), Organisationsfaktoren (etwa Fehler bei der Personalauswahl, widersprüchliche Vorschriften) und – von besonderer Bedeutung – der Faktor Mensch. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group forschen systematisch nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau weiter zu steigern. So wird etwa jeder einzelne Lufthansa Passage Flug anhand der in den Flugdatenschreibern („Black Box“) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden. Auch andere Informationsquellen, zum Beispiel weltweit bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen, werden analysiert und die Ergebnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen, wie beispielsweise Schulungen, integriert.

Die Sicherheitsmanagement-Systeme der Fluggesellschaften der Lufthansa Group können so das operationelle Risiko verringern – etwa durch gezielte Maßnahmen in der Pilotenschulung oder durch technische Modifikationen wie das Nachrüsten neuartiger Warnsysteme. Dabei werden auch die Sicherheitsmanagement-Systeme laufend verbessert und weiterentwickelt.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Als international tätiger Luftverkehrskonzern trägt die Lufthansa Group auch finanzwirtschaftliche Risiken aus der Änderung von Treibstoffpreisen, Zinsen und Devisenkursen. Die grundsätzlich konservative Ausrichtung beim Management der Finanz- und Rohstoffrisiken spiegelt sich in einem systematischen Finanzmanagement wider. Dafür werden geeignete Management- und Kontrollsysteme eingesetzt, mit denen Risiken gemessen, gesteuert und überwacht werden. Dabei sind die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings organisatorisch strikt voneinander getrennt.

Hierbei stützt sich die Lufthansa Group auf interne Richtlinien, die vom Vorstand vorgegeben und ständig weiterentwickelt werden. Das Konzernfinanzrisikocontrolling und die Konzernrevision wachen darüber, dass diese Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Risikopositionen informiert. Auskunft über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungsgeschäfte im Einzelnen finden Sie im Konzernanhang „Erläuterung 47“ ab S. 183.

Die eingesetzten derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich dazu, Grundgeschäfte abzusichern. Die Marktwerte der Derivate müssen daher im Zusammenhang mit dem Grundgeschäft betrachtet werden. Aus der geplanten Regulierung der OTC-Derivate könnte sich, je nach Ausgestaltung, ein wesentliches Liquiditätsrisiko für Industrieunternehmen und damit auch für die Lufthansa Group ergeben, siehe hierzu auch „Regulatorische und weitere Einflussfaktoren“ auf S. 43.

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. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in einem Treasury-System abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet werden können. Die Lufthansa Group arbeitet bei dieser Art von Geschäften grundsätzlich nur mit Kontrahenten zusammen, die mindestens über ein Investment Grade Rating analog der Bewertung „BBB“ der Agentur Standard & Poor’s oder ein vergleichbares Langfrist-Rating verfügen.

Währungsrisiken

Aus internationalen Ticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoffen, Flugzeugen und Ersatzteilen ergeben sich Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group. Alle Tochtergesellschaften melden ihre Währungsexposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten an die zentrale Finanzplanungsabteilung. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition pro Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Von den 80 für die Lufthansa Group relevanten Währungen werden für 20 Sicherungen abgeschlossen. Die wichtigsten Währungen sind US-Dollar, Japanischer Yen und Chinesischer Renminbi. Mit dem operativen US-Dollar-Exposure werden dabei auch hoch korrelierte Fremdwährungen verrechnet. Das operative Exposure sowie weitere Informationen zur Absicherung der allgemeinen Währungspositionen und zur Absicherung der Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen sind im Konzernanhang „Erläuterung 47“ ab S. 183 zu finden.

Liquiditäts-, Finanzierungs- und Zinsrisiken

Eine jederzeit ausreichende Liquidität zu gewährleisten, ist eine zentrale Aufgabe des Finanzmanagements der Lufthansa Group. 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 Konzerns. Um immer handlungsfähig zu sein, hat die Lufthansa Group im Rahmen ihrer Finanzstrategie definiert, eine kurzfristig verfügbare Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR vorzuhalten. Zum 31. Dezember 2012 verfügte der Konzern über eine Gesamtliquidität von 5,0 Mrd. EUR. Darüber hinaus standen der Lufthansa Group zum Jahresende bilateral zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von weiteren 1,7 Mrd. EUR zur Verfügung.

Um die anstehenden Investitionen der kommenden Jahre umsetzen zu können, wird die Lufthansa Group auch zukünftig regelmäßig auf die Aufnahme von Fremdkapital angewiesen sein. Aufgrund ihrer insbesondere im Branchenvergleich hohen Bonität sowie ihrer Marktposition ist die Lufthansa Group nach wie vor ein bevorzugter Partner von Banken und Investoren. Damit dies auch zukünftig der Fall ist, soll das stabile Finanzprofil nachhaltig gestärkt werden. Auf die Eckpfeiler der Finanzstrategie geht der Abschnitt „Finanzstrategie“ ab S. 35 detailliert ein.

Aus der Finanzierung der Geschäftstätigkeit resultieren Zinsänderungsrisiken. Die Gesamthöhe der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten belief sich zum 31. Dezember 2012 auf 6,9 Mrd. EUR. Um das allgemeine Zinsänderungsrisiko zu steuern, nutzt die Lufthansa Group die gleichlaufenden Bewegungen des konjunkturabhängigen operativen Ergebnisses und der Entwicklung der kurzfristigen Zinssätze (Natural Hedge). Grundsätzlich werden 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten entweder bereits originär

variabel aufgenommen oder per Derivat in variabel gewandelt. Damit minimiert die Lufthansa Group gleichzeitig den durchschnittlichen langfristigen Zinsaufwand. Fremdwährungsrisiken aus Finanzierungen werden grundsätzlich zu 100 Prozent gesichert. Bei den benutzten Derivaten handelt es sich um Cross Currency Swaps und Zinsswaps. Weitere Informationen sind im Konzernanhang „Erläuterung 47“ ab S. 183 aufgeführt.

Ratingrisiken

Der Bonitätsbewertung der Lufthansa Group durch die Rating-Agenturen kommt eine besondere Rolle zu. Die Lufthansa Group wird von Standard & Poor’s mit Investment Grade und von Moody’s mit Non-Investment-Grade bewertet. Eine Herabstufung der Bewertung durch eine Rating-Agentur, insbesondere ein Downgrade in den Non-Investment-Grade-Bereich auch durch Standard & Poor’s, könnte zu einer deutlichen Verschlechterung der Konditionen in der Finanzierung und im Finanzrisikomanagement führen und den Zugang zu neuen Finanzierungsmitteln und Absicherungsinstrumenten erschweren.

Vor diesem Hintergrund wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Task Force Rating etabliert, die die Erreichung der Zielvorgaben der Rating-Agenturen für ein Investment Grade Rating fortlaufend überwacht und, falls nötig, Maßnahmen zur Stabilisierung des Ratings vorschlägt. Auch wurde die Finanzstrategie mit der Stärkung der dynamischen Tilgungsquote noch stärker auf die Stärkung des Investment Grade Ratings ausgerichtet.

Kreditrisiken

Aus den Geschäftsabschlüssen im Rahmen des Finanzmanagements ergeben sich Adressausfallrisiken. Dies wird durch eine Kontrahentenlimitsystematik gesteuert, mit der die Lufthansa Group kontinuierlich das Kontrahentenausfallrisiko einschätzt. Je Kontrahent ist eine maximale Risikobereitschaft festgelegt. Diese leitet sich überwiegend aus der Bonitätseinstufung anerkannter Rating-Agenturen ab. Für Mineralölgesellschaften ohne Rating liegt der maximale Kreditrahmen in der Regel bei 20 Mio. EUR. In welchem Ausmaß die Kontrahentenlimits durch bestehende Finanzmarktgeschäfte tatsächlich genutzt werden, ermittelt und überwacht die Lufthansa Group werktäglich. Bei Überschreitung eines Limits wird ein dokumentierter Eskalationsprozess angestoßen und dabei entschieden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind.

In Zeiten hoher wirtschaftlicher Schwankungen steigen auch die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen. Auch hier wird zeitnah die Entwicklung der Forderungen auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder beobachtet. 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. Weitere Informationen sowie die zum Jahresende 2012 bestehenden Kreditrisikopositionen sind im Konzernanhang „Erläuterung 44“ auf S. 182 zu finden.

Marktrisiko aus Kapitalanlagen

Die Kapitalanlagen der Lufthansa Group werden im Rahmen der operativen und der strategischen Liquidität verwaltet. Zusätzlich finden Anlagen durch den Lufthansa Pension Trust sowie durch weitere Versorgungswerke des Konzerns statt. Die Risiken erstrecken sich hierbei im Wesentlichen auf Kursänderungsrisiken bei Aktien, Renten und Zinsen sowie auf Bonitätsrisiken.

Hinsichtlich der operativen Liquidität der Lufthansa Group 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. Die Lufthansa Group 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 30 Prozent der Anlagen der operativen Liquidität dürfen bei Kontrahenten mit einem geringeren Rating als „A“ angelegt sein. Bei der Investition in Geldmarktfonds darf ein Anteil von 10 Prozent am Gesamtvermögen des Fonds nicht überschritten werden.

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität wurde für die Lufthansa Group mittels einer stochastischen Allokationsstudie entwickelt. Grundlage hierfür waren die Liquiditätsanforderungen und die konservativen Anlagegrundsätze der Lufthansa Group. 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 Group Anlagegrundsätzen abgeleitete Anlagerichtlinien zu befolgen. Die Asset-Allokation wird regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Insbesondere die Erfahrung aus der Finanzkrise hat zu einem noch stärkeren Fokus auf Liquidität und Kontrahentenrisiken geführt. Über alle Vermögenssegmente wurde zudem eine Risikosteuerung mit einer definierten Verlustbegrenzung implementiert.

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

Die Anlagen der Lufthansa Versorgungswerke erfolgen auf Basis regelmäßig aktualisierter Allokationsstudien. Die speziellen Anlagerichtlinien der einzelnen Asset-Manager folgen den konservativen Anlagegrundsätzen des Konzerns. Durch eine breite Aufteilung auf Anlageklassen und Manager folgt die Lufthansa Group hier dem Prinzip der Risikodiversifikation. Zusätzlich existiert für den Lufthansa Pension Trust ein Risikomanagement-System, das eine Steuerung mit einem stringenten Risikobudget auf täglicher Basis zulässt.

Die planmäßige Dotierung des Pensionsvermögens wurde 2012 fortgeführt, siehe Kapitel „Finanzierung“ auf S. 59.

Treibstoffpreisrisiken

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei rund 9 Mio. Tonnen Kerosin. Er stellt aktuell mit mehr als 20 Prozent der betrieblichen Aufwendungen für die Lufthansa Group einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können somit das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. So würde eine Veränderung des Treibstoffpreises um +10 Prozent (–10 Prozent) im Jahr 2013 den Treibstoffaufwand in der Lufthansa Group um +302 Mio. EUR (–510 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken).

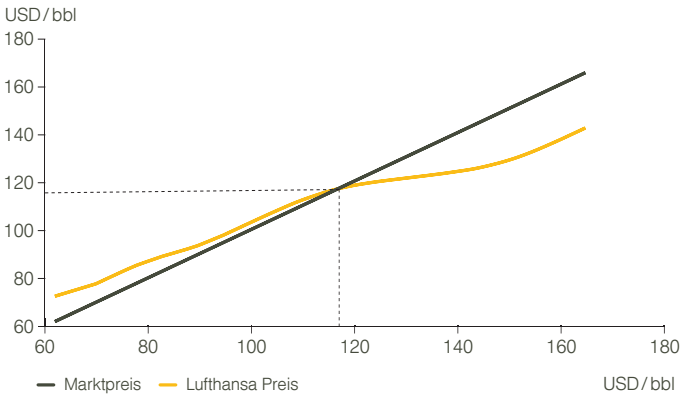
Die Lufthansa Group setzt deswegen eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Dabei wird ein begrenzter Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst viel partizipieren zu können. Sicherungsgrad und Zeithorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell der jeweiligen Konzerngesellschaft ergibt. Die in der Grafik dargestellte Hedging-Politik und -Struktur wird so für Lufthansa Passage, SWISS und das Liniengeschäft der Austrian Airlines umgesetzt.

Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group der üblichen Marktinstrumente und sichert Treibstoffpreisrisiken mit einem Vorlauf von bis zu 24 Monaten überwiegend durch Optionskombinationen. Die Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität mehrheitlich in Rohöl. Den Sicherungsgeschäften liegt also eine feste Regel zugrunde, sie bilden damit einen Durchschnittskurs der Rohölpreise ab. Die monatlich gesicherten Mengen resultieren je nach Konzerngesellschaft in einem Sicherungsgrad von bis zu 85 Prozent. Die jeweils nächsten sechs Monate sind zum Beispiel für die Lufthansa Passage bis zu 85 Prozent gesichert.

Anfang Februar 2013 bestanden für 78,1 Prozent des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2013 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2014 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 28,1 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen.

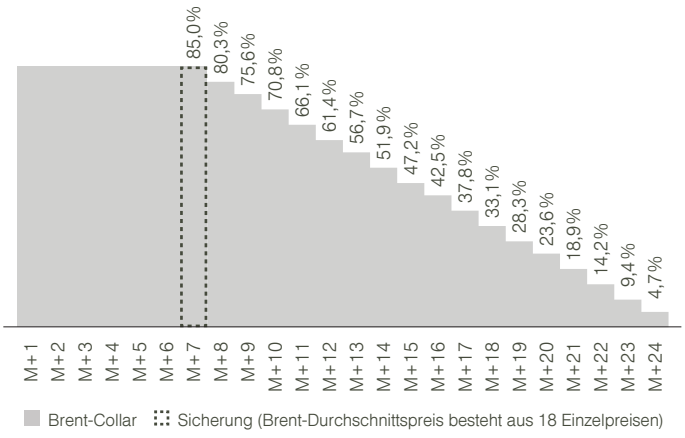
Als Maßnahme zur Risikoreduktion hat sich zudem der Treibstoffzuschlag im Markt etabliert. Es ist jedoch ungewiss, in welchem Umfang sich der Zuschlag weiter durchsetzen lässt. Im Falle eines Rückgangs der Treibstoffpreise um 20 Prozent unter das Preisniveau von Anfang Februar 2013 würde sich der Aufwand der Lufthansa Group von den erwarteten rund 7,3 Mrd. EUR auf rund 6,2 Mrd. EUR reduzieren. Die hiermit verbundene Ergebnisentlastung würde durch reduzierte Treibstoffzuschläge unter Umständen 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. Dies ist im Währungsexposure berücksichtigt.

Ölpreisszenario Lufthansa Group 2013*



* Stand 01.02.2013.

Lufthansa Hedging-Politik Mittelfristiges Rohöl-Hedging



Gesamtaussage zur Risikosituation der Lufthansa Group

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

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

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

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

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

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

Grundzüge des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

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

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

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

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

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

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

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

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

Weitere Erläuterungen zum Risikomanagement-System des Lufthansa Konzerns finden Sie im Abschnitt „Risiko- und Chancenmanagement-System“ des Risiko- und Chancenberichts ab S. 104.

Wesentliche Strukturen, Prozesse und Kontrollen

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

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

Die Kontrollaktivitäten zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung umfassen die analytische Prüfung anhand spezifischer Kennzahlenanalysen sowie die Bearbeitung und Kontrolle wesentlicher und komplexer Geschäftsvorfälle durch verschiedene Personen. Die Trennung von Verwaltungs-, Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen (Vier-Augen-Prinzip) reduzieren die Risiken aus dolosen Handlungen.

Die konzerninternen Richtlinien regeln auch konkrete formale Anforderungen an den Konzernabschluss. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises sind auch die Bestandteile der durch die Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtspakete und ihre Übermittlung an das zentrale Konsolidierungssystem im Detail festgelegt. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes und die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Die konzerninternen Richtlinien enthalten weiterhin zum Beispiel konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen. Die konzernweite Saldenabstimmung findet weltweit über eine internetbasierte Plattform statt.

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

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

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

Einsatz von IT-Systemen

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

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

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

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

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

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

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

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

Nachtragsbericht

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

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

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

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

Prognosebericht

↗ Die globale Wirtschaft soll 2013 nur verhalten wachsen. ↗ Für europäische Fluggesellschaften wird mit einem ausgeglichenen Ergebnis gerechnet. ↗ Die Restrukturierung der Lufthansa Group zur Verbesserung der Zukunftsfähigkeit wird weiter fortgesetzt. ↗ Ziel ist das Erreichen einer strukturell höheren Profitabilität. ↗ Operatives Ergebnis 2013 soll über Vorjahr liegen. ↗ Treibstoff und Wechselkurse bleiben wichtigste Einflussfaktoren. ↗ Finanzprofil bleibt stabil.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)
Prognose 2012 bis 2016 gegenüber Vorjahr

in %	2012*	2013*	2014*	2015*	2016*
Welt	2,6	2,5	3,4	4,0	4,0
Europa	0,0	0,3	0,9	1,9	2,3
Deutschland	1,0	0,9	1,1	1,5	1,6
Nordamerika	2,2	1,7	2,7	3,4	3,1
Südamerika	2,6	3,3	4,4	4,0	4,2
Asien / Pazifik	4,8	4,5	5,5	6,0	5,7
China	7,7	8,0	8,3	8,6	8,1
Naher Osten	3,3	2,2	3,6	4,0	4,4
Afrika	5,0	4,4	4,8	5,0	5,0

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2013.
* Prognosewerte.

Weltwirtschaftliche Entwicklung weiterhin mit hohen Unsicherheiten behaftet

Die Aussichten für die Weltwirtschaft sind weiterhin äußerst verhalten, vor allem vor dem Hintergrund der ungelösten Schuldenprobleme sowie der hohen Verunsicherung der Konsumenten und Investoren. Diese Themen werden auch weiterhin das weltweite Wachstum bestimmen. Für das Jahr 2013 wird mit einem sehr moderaten Wachstum der Weltwirtschaft gerechnet. Voraussetzung für eine Aufwärtsbewegung ist jedoch auch, dass in den USA rasch Klarheit über den künftigen Konsolidierungskurs in der Haushaltspolitik geschaffen wird.

Angesichts des verhaltenen globalen Wirtschaftswachstums dürfte auch der Welthandel nur moderat zulegen. Das Wachstum in den Schwellenländern wird zwar voraussichtlich deutlich höher bleiben als in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Die Impulse, die von dieser Ländergruppe für die Weltwirtschaft ausgehen, dürften aber im Prognosezeitraum geringer als in den vergangenen Jahren ausfallen. Für die Schwellenländer wird mit einer leichten Beschleunigung des Wachstums im nächsten Jahr gerechnet. Insgesamt wird für die Weltwirtschaft im Jahr 2013 von einem Plus in Höhe von 2,5 Prozent ausgegangen, das im Folgejahr weiter ansteigen soll.

Für das Wachstum der US-amerikanischen Wirtschaft ist es in 2013 ausschlaggebend, ob im Laufe des Jahres eine wachstumsfreundliche Haushaltskonsolidierung eingeleitet wird oder ob massive automatische Budgetrestriktionen greifen, die in eine Rezession führen könnten („Fiscal Cliff"). Für 2013 werden eine Lösung der Haushaltskrise und damit auch ein Plus von etwa 1,7 Prozent erwartet, das 2014 noch steigen dürfte.

Die Wirtschaft in Japan wird 2013 voraussichtlich stagnieren. Erst 2014 wird ein Wachstum erwartet. In den Schwellenländern Asiens wird sich das wirtschaftliche Wachstum in 2013 voraussichtlich leicht beschleunigen. Insbesondere für China kann davon ausgegangen werden, dass die Regierung die eingeleiteten wirtschaftspolitischen Maßnahmen so lange ausweitet, bis die Konjunktur deutlich anzieht. Insgesamt wird für den asiatisch-pazifischen Raum für 2013 ein Wirtschaftswachstum von 4,5 Prozent prognostiziert, mit steigender Tendenz im Folgejahr. Die Wiederbelebung der globalen Konjunktur im Laufe des nächsten Jahres sowie die monetären und fiskalischen Maßnahmen legen ein wieder zunehmendes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2013 in China nahe.

Im Euroraum dürften die Konsolidierungsbemühungen der öffentlichen und privaten Haushalte im kommenden Jahr weiter anhalten. Während negative Wachstumsbeiträge für die private und staatliche

Nachfrage prognostiziert werden, wird infolge des anhaltend schwachen Euros ein positiver Wachstumsbeitrag vom Außenhandel erwartet. Für das Jahr 2013 ist im Euroraum mit einem weiteren Rückgang des Bruttosozialprodukts zu rechnen. Daher wird erwartet, dass die Wirtschaft in Europa insgesamt in 2013 nur leicht wächst (+0,3 Prozent). Im Folgejahr wird dann wieder mit einem höheren Wachstum gerechnet. Die deutsche Konjunktur wird sich 2013 voraussichtlich nur verhalten entwickeln (+0,9 Prozent). In 2014 soll sich dann auch die deutsche Wirtschaft wieder stärker beleben, da sich die Lage im Euroraum allmählich entspannen und die übrige Weltwirtschaft stärker an Fahrt aufnehmen dürfte.

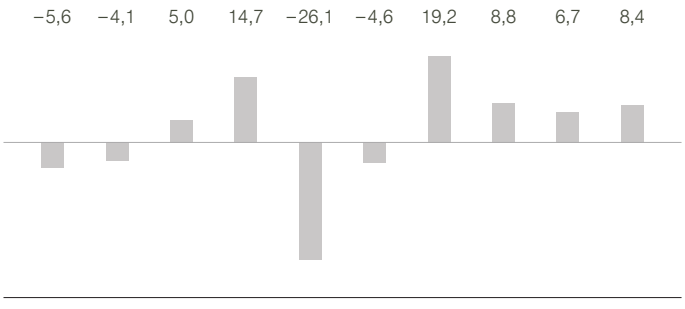
Zins- und Währungsentwicklung bleiben schwankend
Durch das weiterhin gedämpfte Wachstum in den Industrienationen und die Auswirkungen der Eurokrise muss für 2013 weiterhin mit Schwankungen bei den Zins- und Währungsentwicklungen gerechnet werden.

Ölpreise sollen mittelfristig sinken
Vor dem Hintergrund der verhaltenen Konjunkturaussichten erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig sinkende Ölpreise. So wurden zum 1. Februar 2013 die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2013 bei 108,90 USD/bbl und im Dezember 2014 bei 102,05 USD/bbl gehandelt.

Branchenausblick

Weitere Branchenentwicklung fällt differenziert aus
Im Zusammenhang mit dem Weltwirtschaftswachstum rechnet die IATA für 2013 mit einem Wachstum von 3,9 Prozent bei den gesamten weltweiten Passagierzahlen (Vorjahr: 4,6 Prozent) sowie von 4,7 Prozent für den reinen internationalen Passagierverkehr (Vorjahr: 5,4 Prozent). Bis 2016 soll das durchschnittliche Wachstum für den internationalen Luftverkehr auf 5,3 Prozent pro Jahr ansteigen, womit es sich leicht über dem langjährigen Durchschnitt bewegen würde. Auch weiterhin wird die Entwicklung der Luftverkehrsmärkte jedoch regional differenziert ausfallen.

Entwicklung Branchennettoergebnis in Mrd. USD



Quelle: IATA Financial Forecast (12/2012). * Prognosewerte.

Laut IATA wird zwischen 2012 und 2016 das stärkste Wachstum im internationalen Passagierverkehr in Afrika mit einem jährlichen durchschnittlichen Wachstum von 6,8 Prozent erwartet. Auch für den internationalen Passagierverkehr im Raum Asien/Pazifik und im Nahen Osten wird von einem deutlichen Wachstum ausgegangen. Dank der wieder anziehenden lokalen Volkswirtschaften wird insbesondere Asien ein wichtiger Treiber des Passagierverkehrs in den nächsten Jahren. Für die europäischen und nordamerikanischen Märkte werden weiterhin vergleichsweise moderate Zuwachsraten prognostiziert.

Luftfrachtverkehr kehrt zu Wachstum zurück
Nachdem der Luftfrachtverkehr 2012 mit einem leichten Plus von lediglich 0,6 Prozent nahezu stagniert ist, wird das Frachtwachstum, getrieben von den Schwellenländern, wieder zunehmen. Für 2013 prognostiziert die IATA ein Frachtwachstum von 2,8 Prozent. Bis 2016 soll sich die internationale Luftfrachtnachfrage laut dieser Prognose im Durchschnitt um 4,0 Prozent pro Jahr erhöhen. Im Luftfrachtverkehr wird das stärkste Wachstum zwischen 2012 und 2016 im Nahen Osten, in Lateinamerika und in Afrika liegen, während für die anderen Märkte nur moderate Zuwachsraten prognostiziert werden.

Ergebnis der Airline-Industrie soll höher ausfallen
Trotz der unsicheren Aussichten für die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung erwartet die IATA für die weltweite Luftverkehrsindustrie nach einem Branchengewinn von 6,7 Mrd. USD im Jahr 2012 einen Anstieg auf 8,4 Mrd. USD im Jahr 2013. Das Ergebnis soll im Wesentlichen durch die Airlines im Raum Asien/Pazifik mit einem Gewinn von 3,2 Mrd. USD und die Fluggesellschaften aus Nordamerika mit einem Gewinn von 2,9 Mrd. USD getragen werden. Fluggesellschaften aus Südamerika und dem Nahen Osten werden absolut gesehen die Gewinne gegenüber dem Vorjahr leicht steigern können. Für die europäischen und afrikanischen Fluggesellschaften wird für 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis erwartet.

Änderungen in Geschäft und Organisation

Die Lufthansa Group überprüft regelmäßig ihre Organisationsstruktur auf ihre Aktualität und passt sie veränderten Rahmenbedingungen bei Bedarf an. Angesichts des zunehmenden Kosten- und Wettbewerbsdrucks hat das Unternehmen Anfang 2012 eine eigene Projektabteilung gegründet, die die Umsetzung des Zukunftsprogramms SCORE in allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group begleitet und überwacht. Die Projektabteilung berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. In den Geschäftsfeldern wurde das Portfolio im Hinblick auf nachhaltig verlustbringende Gesellschaften bereinigt und Strukturen wurden angepasst. So wurde im April 2012 der im Dezember 2011 vereinbarte Verkauf der britischen Fluggesellschaft bmi an IAG durchgeführt.

Im Bereich Logistik wurde für die bisherige Lufthansa Cargo Beteiligung Jade Cargo im Juni die Liquidation beantragt. Ebenfalls im Juni wurde die Geschäftsverteilung des Vorstands der Lufthansa Passage neu geordnet und dabei das neue Ressort Personal und Infrastrukturleistungen geschaffen. Im Rahmen eines umfassenden Restrukturierungsprogramms ging der Flugbetrieb von Austrian Airlines zum 1. Juli 2012 auf die Tochter Tyrolean Airways über. Eine weitere Änderung der Organisationsstruktur wurde im dritten Quartal beschlossen: Anfang 2013 wird der dezentrale Europaverkehr von Lufthansa Passage und Germanwings geschäftlich und organisatorisch unter dem Dach von Germanwings zusammengeführt. Details zu den organisatorischen Entwicklungen der Geschäftsfelder können Sie den jeweiligen Kapiteln entnehmen.

Ausblick Lufthansa Group

Restrukturierung der Lufthansa Group wird weiter fortgesetzt

Nachdem die Bemühungen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE in der ersten Jahreshälfte 2012 noch im Wesentlichen auf dem Aufbau einer geeigneten Organisationsstruktur für das Zukunftsprogramm und der Vereinbarung von individuellen und gesamtbetrieblichen Zielen lagen, wird 2013 durch die Umsetzung vieler Maßnahmen geprägt sein, die bereits vorbereitet oder verabschiedet worden sind. Nach dem Verkauf, der Schließung und der begonnenen Restrukturierung von verlustträchtigen Tochtergesellschaften in den Geschäftsjahren 2011 und 2012 werden das Kerngeschäft der Passage Airline Gruppe sowie der bedeutsamen Service-Gesellschaften dabei in den Fokus rücken.

Die geplanten Maßnahmen umfassen im Wesentlichen Reorganisationen, in der Regel durch Bündelung von Kompetenzen aus den einzelnen Gesellschaften in Servicecentern oder in Zentralressorts, sowie die Restrukturierung einzelner Geschäftssegmente und eine grundsätzliche Verschlankung der administrativen Funktionen. Eine bedeutende Anzahl von Maßnahmen ist mit dem Abbau von Arbeitsplätzen verbunden.

Für 2013 besteht daher auch weiterhin die Möglichkeit der Eskalation von Tarif- und Personalabbaugesprächen und dementsprechend von Streikaktivitäten, die die Geschäftstätigkeit der Unternehmen der Lufthansa Group beeinträchtigen können. Im Fokus von Tarifgesprächen bleibt dabei die Notwendigkeit von strukturellen Anpassungen von Tarifstrukturen über alle Gesellschaften der Lufthansa Group hinweg. Die erzielte Einigung mit den Flugbegleitern der Lufthansa Passage dient beispielhaft für notwendige strukturelle Veränderungen in den operativen Bereichen des Kerngeschäfts.

Neben den Gesprächen mit bestehenden Tarifpartnern bildet auch die grundsätzliche Überprüfung der Tarifstrukturen über die gesamte Lufthansa Group hinweg einen wichtigen Baustein in der Neuaufstellung einzelner Geschäftsfelder. Der damit verbundene Dialog zur Erläuterung des Transformationsprozesses wird 2013 weiter intensiviert und insbesondere auch von internen auf externe Stakeholder ausgeweitet.

Auch monopolistische Anbieter müssen Beiträge leisten

Von hoher Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Kerngeschäfts der Lufthansa Group ist der faire Wettbewerb mit europäischen und außereuropäischen Wettbewerbern. Die Gesellschaften werden daher zukünftig noch intensiver für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer eintreten. Dazu gehören unter anderem Neuregelungen für den europäischen Handel von Emissionszertifikaten (ETS), vergleichbare Steuerbelastungen für Passagiere und Airlines in allen Märkten und für alle Marktteilnehmer sowie insbesondere auch angemessene Gebührenentwicklungen bei Air Traffic Control (ATC) und Flughäfen.

Profitabilität muss gesteigert werden, um schwankende Rahmenbedingungen abzufedern

Ungeachtet dessen unterliegt die Lufthansa Group in ihrem Kerngeschäft in besonderem Maß auch weiterhin stark schwankenden Marktbedingungen, die für das Unternehmen nur bedingt beeinflussbar sind. Dazu zählen neben schwankenden Ölpreisen und Wechselkursen unter anderem auch politische und volkswirtschaftliche Entwicklungen. Zudem ist die Lufthansa Group auch für andere Entwicklungen außerhalb ihres Einflussbereichs anfällig, so zum Beispiel durch die zunehmende Tendenz zu Streiks von kleinsten Tarifgemeinschaften wie etwa 2012 bei den Vorfeldlotsen in Frankfurt oder den Streiks von Sicherheitspersonal an den Flughäfen in Düsseldorf und Köln zu Beginn 2013.

Angesichts dieser Unwägbarkeiten ist es umso wichtiger, die strukturelle Profitabilität der Lufthansa Group weiter zu erhöhen. Das Zukunftsprogramm SCORE wird daher auch im neuen Geschäftsjahr höchste Priorität haben und den Verlauf des Geschäftsjahres prägen.

2012 wurde eine gute Ausgangsposition für den weiteren Wandel im Geschäftsjahr 2013 geschaffen. Die Lufthansa Group hat insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung in den Service-Gesellschaften deutlich bessere Ergebnisse als die meisten Wettbewerber ausgewiesen. Auch die finanzielle Stabilität ist im Wettbewerbsvergleich außerordentlich gut. Dennoch lag das operative Ergebnis insbesondere aufgrund von Mehrkosten aus Treibstoffaufwendungen und Nettobelastungen aus schwankenden Wechselkursen unter dem des Vorjahres.

Operative Ergebnisprognose ist positiv, allerdings nur grob quantifizierbar
Die allgemeine Einschätzung der Marktteilnehmer deutet auf einen mittelfristig sinkenden Ölpreis im Laufe des Jahres hin. Insbesondere die Euro-Wechselkurse mit dem US-Dollar und dem Japanischen Yen sind aktuell jedoch starken Schwankungen ausgesetzt. Sowohl Ölpreis als auch Wechselkurse können das Ergebnis der Lufthansa Group im Jahresverlauf weiter stark beeinflussen. So belastet bereits zu Jahresbeginn die Abwertung des Yen die Umsatzentwicklung deutlich.

Bei ansonsten gleichbleibenden Rahmenbedingungen geht die Lufthansa Group nach heutiger Einschätzung für 2013 dennoch von einem Umsatz über Vorjahr und einem operativen Ergebnis über dem berichteten Ergebnis für das Geschäftsjahr 2012 aus.

Wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben insbesondere der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack, Wechselkurse sowie insbesondere auch die marktseitigen Entwicklungen und die Fortführung der allgemeinen Kapazitätsdisziplin im europäischen Wettbewerb.

Darüber hinaus wird das Ergebnis 2013 signifikant durch Restrukturierungsaufwendungen und Projektkosten geprägt sein, die im Rahmen der Umsetzung von SCORE und dem laufenden Investitionsprogramm in Flotte und Produkt anfallen. SCORE-Maßnahmen sollen 2013 brutto einen substanziellen Beitrag zum Ergebnis leisten. Demgegenüber stehen belastende Effekte aus den obengenannten Bereichen sowie eine allgemeine Kosteninflation in ebenfalls bedeutender Größenordnung.

Für 2013 erwarten wir, den größeren Anteil des operativen Jahresergebnisses mit den Airlines, also der Passage Airline Gruppe und Lufthansa Cargo, zu erzielen.

Für 2014 ist die Aussagefähigkeit eines Ausblicks noch eingeschränkter. Bei gleichbleibenden Marktbedingungen gehen wir in unseren aktuellen Prognosen von einer weiteren Steigerung des Umsatzes und des operativen Gewinns aus. Dies hängt neben den Markteinflüssen allerdings ganz wesentlich von der erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen aus dem Zukunftsprogramm SCORE ab.

Verringerung des Konzernergebnisses erwartet
Das Konzernergebnis 2012 ist erheblich von den Buchgewinnen aus dem Verkauf und der Übertragung von Amadeus-Anteilen in den Pensionsfonds geprägt. Insofern rechnen wir aufgrund dieses Sondereffekts mit einem Rückgang des Konzernergebnisses in 2013.

Finanzielle Stabilität weiter im Fokus
Angesichts eines erneut hohen geplanten Bruttoinvestitionsvolumens von jeweils 2,9 Mrd. EUR ist die Erzielung eines Free Cashflows in 2013 und 2014 jeweils ungewiss.

Das Finanzprofil der Lufthansa Group bleibt jedoch weiterhin stabil. Die definierte Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR wird gewahrt und die Flotte wird sich mehrheitlich in unbelastetem Eigentum befinden. Aufgrund der beschriebenen Änderungen durch IAS 19 werden allerdings sowohl die Eigenkapitalquote als auch die Dynamische Tilgungsquote gegenüber 2012 deutlich absinken und künftig hohen Schwankungen ausgesetzt sein. Der angepasste Zielwert von 25 Prozent für die Eigenkapitalquote wird ohne eine deutliche Zinserhöhung kurzfristig nicht zu erreichen sein, wird aber mittelfristig angestrebt. Für die Dynamische Tilgungsquote soll der neue Mindestwert von 35 Prozent jedoch bereits kurzfristig erreicht werden.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

Gemeinsam Zukunft gestalten
Trotz der Herausforderungen des Markts und der anstehenden Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Zukunftsprogramms SCORE bleibt der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG insgesamt optimistisch für die weitere Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften.

Mit der breiten Aufstellung als Unternehmensgruppe sieht der Vorstand die Lufthansa Group gut gerüstet, den gegenwärtigen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden. Dabei spielt die Diversifikation rund um das Kerngeschäft eine ebenso bedeutende Rolle wie die solide finanzielle Aufstellung der Lufthansa Group. Diese beiden Merkmale erlauben es den Airlines wie auch den Service-Gesellschaften, notwendige strukturelle Veränderungsprozesse aus einer Position der Stärke heraus zu initiieren, zu finanzieren und umzusetzen. Von zentraler Bedeutung bleibt die strukturelle Erhöhung der Profitabilität über alle Gesellschaften hinweg. Ungeachtet von anhaltendem Kostendruck durch Treibstoffkosten und sich verändernden Wettbewerbsstrukturen ist dies die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung der Lufthansa Group. Als Leitplanken für diese Entwicklung dienen die Pfeiler der Unternehmensstrategie: Zukunftsfähigkeit und Unternehmenswert, Marktführerschaft, Kundenzufriedenheit und Nachhaltigkeit.

Wesentliche Entscheidungen für die strukturelle Erhöhung der Profitabilität der Lufthansa Group und damit auch zu einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts sind im vergangenen Jahr getroffen worden. Vor den Unternehmen liegt nun eine intensive Phase umfassender Veränderungen durch die konsequente Umsetzung der notwendigen Maßnahmen. Der Vorstand ist sicher, dass es gelingen wird, durch gemeinsames Handeln von Mitarbeitern und Führungskräften die notwendigen Schritte für ein Erreichen der Ziele partnerschaftlich zu gehen und in diesem Sinne gemeinsam Zukunft zu gestalten.

Übernahmerechtliche Angaben nach § 315 Abs. 4 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten
Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.177.464.320 EUR, aufgeteilt in 459.947.000 auf den Namen lautende Stückaktien. 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 dazu nur verweigern, wenn 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 bleiben, darf der Anteil ausländischer Aktionäre 50 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft nicht übersteigen. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 Prozent, so wird die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG in die Lage versetzt, eigene Aktien zu erwerben, um eine drohende Überfremdung abzuwehren. Wird ein Ausländeranteil von 45 Prozent im Aktienregister erreicht, 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. 6 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 mit Zustimmung des Aufsichtsrats befugt, zuletzt eingetragene Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Wird dieser Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären (§ 5 LuftNaSiG).

Am 31. Dezember 2012 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Deutschen Lufthansa AG bei 34,0 Prozent. Detaillierte Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden Sie auf unserer Internetseite
i www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen von Mitarbeiterperformanceprogrammen bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von drei und vier Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 Prozent der Stimmrechte
Der Deutschen Lufthansa AG lagen per 31. Dezember 2012 keine Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 Prozent der Stimmrechte übersteigen.

Inhaber von Aktien mit Sonderrechten
Aktien mit Sonderrechten sind bei der Deutschen Lufthansa AG nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung
In Deutschland wird diese Regelung nicht angewendet.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung
Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionäre vertretenen Grundkapitals.

Befugnisse des Vorstands (Aktienrückkauf, Aktienemission)
Die Deutsche Lufthansa AG verfügt über ein genehmigtes Kapital in Höhe von 581.015.956,32 EUR:

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2010 wurde der Vorstand 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- oder 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 der Gesellschaft um bis zu 25.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft in 2012 in einer Höhe von insgesamt 5.144.135,68 EUR zur Ausgabe von 2.009.428 neuen Aktien an Mitarbeiter Gebrauch. Hierdurch reduzierte sich das unter der Ermächtigung noch zur Verfügung stehende Genehmigte Kapital B auf 19.855.864,32 EUR.

Das Grundkapital ist um bis zu 234.464.035,80 EUR durch Ausgabe von bis zu 91.587.514 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandlungsrechten oder Optionsscheinen, die von der Gesellschaft oder von mit ihr verbundenen Unternehmen aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 bis zum 2. Mai 2016 gegen bar ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und/oder Genussrechten (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) beigefügt sind, von ihren Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaber beziehungsweise Gläubiger der von der Gesellschaft oder von mit ihr verbundenen Unternehmen aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 bis zum 2. Mai 2016 ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen (beziehungsweise Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen mit Wandlungspflicht) ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen, und soweit nicht eigene Aktien oder andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch die Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2010 ermächtigt, 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 dieser Ermächtigung erworbenen Aktien zusammen mit anderen Aktien der Gesellschaft, die die Gesellschaft bereits erworben hat und noch besitzt, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 Prozent des Grundkapitals betragen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien sind im Konzernanhang „Erläuterung 34“ ab S. 168 aufgeführt.

Kontrollwechselbezogene Vereinbarungen des Mutterunternehmens

Derartige Vereinbarungen sind bei der Deutschen Lufthansa AG nicht vorhanden.

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 Vorstandsmitglieder 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, siehe Konzernanhang „Erläuterung 50“ ab S. 193, nicht übersteigen.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

↗ Die Deutsche Lufthansa AG erzielt ein Umsatzwachstum. ↗ Ergebniskennzahlen werden deutlich verbessert. ↗ Das Jahresergebnis liegt bei 592 Mio. EUR. ↗ Ergebnistreiber ist das stark wachsende Beteiligungsergebnis. ↗ Cashflow wird deutlich verbessert. ↗ Bilanzsumme wächst.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) sowie der noch geltenden Übergangsvorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) aufgestellt und vom Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar unter i http://investor-relations.lufthansagroup.com/finanzberichte.html und kann als Sonderdruck bei der Deutschen Lufthansa AG angefordert werden.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance, Datenschutz, Sicherheit sowie Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns und werden im Abschnitt „Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf“ ab S. 37 ausführlich beschrieben.

Ertragslage der Deutschen Lufthansa AG

67 Mio. Passagiere befördert

Die Zahl der beförderten Fluggäste stieg im Geschäftsjahr 2012 um 2,1 Prozent auf 67 Mio. Passagiere an. Dabei blieben die Kapazitäten bei einer Erhöhung von 0,1 Prozent nahezu auf Vorjahresniveau. Aufgrund etwas stärker gestiegener Nachfrage erhöhte sich der Absatz um 1,2 Prozent. In der Folge stieg die Auslastung um 0,8 Prozentpunkte auf 78,1 Prozent.

Durchschnittserlöse wieder über Vorjahresniveau

Im Jahr 2012 stiegen die Durchschnittserlöse um 4,0 Prozent über den Vorjahreswert. Bei einer Absatzerhöhung von 1,2 Prozent erwirtschaftete das Unternehmen Verkehrserlöse in Höhe von 16,0 Mrd. EUR, das sind 5,2 Prozent mehr als vor einem Jahr. Die anderen Betriebserlöse liegen mit 314 Mio. EUR ebenfalls über Vorjahresniveau. Insgesamt erreichten die Umsatzerlöse 16,3 Mrd. EUR und lagen damit 5,2 Prozent über dem Vorjahr.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Während die betrieblichen Erträge insgesamt um 3,9 Prozent anstiegen, erhöhten sich die betrieblichen Aufwendungen analog der Vorjahresentwicklung überproportional um 5,1 Prozent.

Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG

	Verkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2012	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in %	**2012**	Veränderung in P.
Europa	6 713	5,9	51 883	2,8	56 865	3,0	40 186	4,3	70,7	0,9
Amerika	4 589	8,8	7 057	–0,7	62 506	–2,0	53 007	0,3	84,8	2,0
Asien / Pazifik	3 241	–0,9	4 609	–1,9	44 463	–0,7	35 895	–1,3	80,7	–0,5
Nahost / Afrika	1 405	4,8	3 146	3,3	18 628	0,0	13 324	1,3	71,5	0,9
Linienverkehr	**15 948**	**5,2**	**66 695**	**2,1**	**182 462**	**0,1**	**142 412**	**1,1**	**78,1**	0,8
Charter	16	17,4	136	27,4	323	47,9	275	60,4	85,2	6,6
Gesamtverkehr	**15 964**	**5,2**	**66 831**	**2,1**	**182 785**	**0,1**	**142 687**	**1,2**	**78,1**	0,8

Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	2012	2011
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15 964	15 179
Andere Betriebserlöse	314	300
Umsatzerlöse	**16 278**	**15 479**
Sonstige betriebliche Erträge	1 721	1 842
Materialaufwand	–12 178	–11 100
Personalaufwand	–2 638	–2 669
Abschreibungen	–520	–489
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3 043	–3 232
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**–380**	**–169**
Beteiligungsergebnis	1 758	901
Zinsergebnis	–184	–416
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	–138	–353
Finanzergebnis	**1 436**	**132**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**1 056**	**–37**
Außerordentliches Ergebnis	–396	–35
Steuern	–68	–44
Jahresergebnis	**592**	**–116**
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	–	230
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	–296	–
Bilanzgewinn	**296**	**114**

Das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank daher gegenüber dem Vorjahr um 211 Mio. EUR und betrug insgesamt –380 Mio. EUR (Vorjahr: –169 Mio. EUR). Bereinigt um die unterschiedlichen, von Jahr zu Jahr stark schwankenden Effekte – hauptsächlich aus der Übernahme der im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE gebildeten Rückstellungsaufwendungen für Konzerngesellschaften in 2012 sowie Ergebnissen aus Treibstoffpreissicherungsgeschäften, Zuschreibungen zu Finanzanlagen, Rückstellungsauflösungen und anderen Sondereffekten – wäre das Ergebnis noch schlechter ausgefallen (–452 Mio. EUR).

Die **Umsatzerlöse** stiegen um 5,2 Prozent auf 16,3 Mrd. EUR. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren die um 5,2 Prozent auf 16,0 Mrd. EUR gestiegenen Erlöse aus Verkehrsleistungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge verzeichneten einen Rückgang auf 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,8 Mrd. EUR).

Dieser Rückgang ist auf die niedrigere Zuschreibung zum Beteiligungsbuchwert der LSG Lufthansa Service Holding AG, gesunkene Kursgewinne aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt und aus der Stichtagskursbewertung sowie auf im Vergleich zum Vorjahr fehlende Sondereffekte wie zum Beispiel die Erstattung von Luftsicherheitsgebühren zurückzuführen.

Gedämpft wird der Rückgang insbesondere durch erhöhte Rückstellungsauflösungen und Buchgewinne aus dem Abgang von Flugzeugen.

Die **betrieblichen Aufwendungen** betrugen 18,4 Mrd. EUR und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Prozent. Ursache hierfür war erneut im Wesentlichen der Anstieg des Materialaufwands um 9,7 Prozent beziehungsweise 1,1 Mrd. EUR.

Der **Materialaufwand** erreichte 12,2 Mrd. EUR und macht nun 66,3 Prozent der gesamten betrieblichen Aufwendungen aus (Vorjahr: 63,4 Prozent). Der Anstieg des Materialaufwands um 1,1 Mrd. EUR entfiel hauptsächlich auf den Treibstoffaufwand, der um 20,6 Prozent auf 4,9 Mrd. EUR anstieg. Bereinigt um die Abschreibung von Treibstoffprämien erhöhte sich der Treibstoffaufwand noch um 19,2 Prozent. Der bereinigte Anstieg ist zu 12,9 Prozent auf gestiegene USD-Treibstoffpreise (einschließlich Sicherungsergebnis) zurückzuführen. Der USD-Währungseffekt im Jahresdurchschnitt wirkte sich ebenfalls aufwandserhöhend aus. Gegenläufig wirkte die um 3,2 Prozent leicht zurückgegangene Menge. Ohne das positive Preissicherungsergebnis von 37 Mio. EUR wäre der Treibstoffaufwand noch höher ausgefallen.

Die **Aufwendungen für bezogene Leistungen** stiegen in diesem Geschäftsjahr nur leicht um 3,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 7,1 Mrd. EUR an.

Weiterhin stellen die Gebühren mit 3,2 Mrd. EUR die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Analog dem Passagierwachstum erhöhten sich die Flugsicherungsgebühren um 2,2 Prozent, die Landegebühren und die Fluggastgebühren stiegen deutlicher um 5,4 Prozent beziehungsweise 4,6 Prozent. Die Abfertigungsgebühren gingen im Vergleich zum Vorjahr sogar leicht um 1,5 Prozent, die Gebühren für Airportinfrastruktur um 7,6 Prozent zurück. Insgesamt ergab sich ein Anstieg der Gebührenposition um 2,3 Prozent. Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen blieben im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert bei 1,4 Mrd. EUR. Die überwiegend an die Regionalpartner im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts zu entrichtenden Charteraufwendungen stiegen gegenüber dem Vorjahr recht deutlich um 11,4 Prozent auf nunmehr 920 Mio. EUR an. Auch die Aufwendungen für Operating Leases stiegen noch einmal um 14,3 Prozent auf 528 Mio. EUR. Grund hierfür sind weitere im Geschäftsjahr in verschiedene Mieterbeteiligungsmodelle eingebrachte Flugzeuge.

Für das **Personal** wendete Lufthansa im Geschäftsjahr 2012 insgesamt 2,6 Mrd. EUR auf, das waren 1,2 Prozent weniger als vor einem Jahr. Bei einer im Jahresdurchschnitt leicht gestiegenen Personalanzahl stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter um 2,0 Prozent. Die Sozialabgaben erhöhten sich ebenfalls um 2,5 Prozent auf 286 Mio. EUR. Im Personalaufwand enthalten sind Zuführungen zu Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 22 Mio. EUR. Die Aufwendungen für die Altersversorgung dagegen sanken um 23,8 Prozent auf 254 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf den noch offenen Tarifabschluss für den Cockpitbereich zurückzuführen.

Die **Abschreibungen** stiegen im Geschäftsjahr 2012 um 31 Mio. EUR beziehungsweise 6,3 Prozent auf 520 Mio. EUR. Der Anstieg erklärt sich im Wesentlichen durch den Zugang von insgesamt 29 neuen Flugzeugen im Berichtszeitraum.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** betrugen 3,0 Mrd. EUR, sie waren damit 5,9 Prozent beziehungsweise 189 Mio. EUR niedriger als im Vorjahr. Den Sondereffekten aus dem Vorjahr (Bildung einer Drohverlustrückstellung für den Verkauf der bmi sowie währungskursbedingte Buchverluste aus dem Abgang von USD-Anzahlungen für drei Airbus A380 an die Lufthansa Malta Aircraft Leasing Ltd.) stand in 2012 nur eine wesentliche Position gegenüber: die Übernahme der im Rahmen des Restrukturierungsprogramms SCORE gebildeten Rückstellungsaufwendungen für Konzerngesellschaften (78 Mio. EUR).

Das **Finanzergebnis** lag mit 1,4 Mrd. EUR deutlich über dem Vorjahresergebnis von 132 Mio. EUR. Es setzt sich 2012 aus einem Beteiligungsergebnis von knapp 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 901 Mio. EUR), einem negativen Zinsergebnis von 184 Mio. EUR (Vorjahr: –416 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –138 Mio. EUR (Vorjahr: –353 Mio. EUR) zusammen.

Das **Beteiligungsergebnis** hat sich im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt. Alle Gesellschaften mit einem Ergebnisabführungsvertrag haben im abgelaufenen Geschäftsjahr positive Ergebnisse erzielt. Den größten Beitrag zum Beteiligungsergebnis lieferte die Lufthansa Commercial Holding GmbH (691 Mio. EUR) bedingt durch den Verkauf der Anteile an der Amadeus Holding IT S.A. Die Lufthansa Technik AG (325 Mio. EUR), die Lufthansa CityLine GmbH (12 Mio. EUR), die Lufthansa Systems AG (44 Mio. EUR), die LSG Lufthansa Service Holding AG (51 Mio. EUR), die Delvag Luftversicherungs-AG (20 Mio. EUR) sowie die erstmalig mit einem Ergebnisabführungsvertrag ausgestattete Eurowings GmbH (10 Mio. EUR) haben ebenfalls gegenüber den Vorjahreswerten zum Teil erheblich verbesserte Ergebnisse abgeführt. Lediglich bei der Lufthansa Cargo AG (147 Mio. EUR) und der Lufthansa Flight Training GmbH (17 Mio. EUR) waren die Abführungsergebnisse im Vergleich zum Vorjahr niedriger. Bei den Beteiligungserträgen wird der deutliche Rückgang der Dividende der Air Trust (183 Mio. EUR) durch den erheblichen Anstieg der Dividendenzahlung aus dem Lufthansa SICAV-FIS (172 Mio. EUR) und den 20 österreichischen Leasinggesellschaften (65 Mio. EUR) überkompensiert. Zusätzlich ist hier auch noch eine Gewinnausschüttung der Eurowings GmbH aus dem Jahre 2011 enthalten (13 Mio. EUR).

Das **Zinsergebnis** betrug im Geschäftsjahr –184 Mio. EUR (Vorjahr: –416 Mio. EUR). Der wesentliche Grund für den deutlichen Rückgang ist auf die im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbesserte Marktbewertung des zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögens zurückzuführen (+378 Mio. EUR). Der positive Effekt wird durch eine erhöhte Aufzinsung der Pensionsrückstellungen teilweise aufgezehrt (–114 Mio. EUR).

Die **Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens** lagen mit –138 Mio. EUR um 215 Mio. EUR unter Vorjahresniveau. Den hohen Wertberichtigungen von Finanzanlagen des Umlaufvermögens im Vorjahr in Höhe von insgesamt –353 Mio. EUR folgten im Geschäftsjahr 2012 eine weitere Wertberichtigung auf den Beteiligungsbuchwert der Eurowings GmbH (–63 Mio. EUR) sowie eine Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee (–66 Mio. EUR). Komplettiert wird die Position durch eine Abzinsung auf das Darlehen an die Brussels Airlines SA/NV (–8 Mio. EUR).

Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	155	157
Flugzeuge	5 076	4 573
Übrige Sachanlagen	120	107
Finanzanlagen	9 837	9 367
Anlagevermögen	**15 188**	**14 204**
Vorräte	63	44
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	502	537
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2 666	1 754
Wertpapiere	1 443	1 199
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	821	210
Umlaufvermögen	**5 495**	**3 744**
Rechnungsabgrenzungsposten	**47**	**66**
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	**17**	**0**
Bilanzsumme	**20 747**	**18 014**
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	1 177	1 172
Kapitalrücklage	872	857
Gewinnrücklagen	1 634	1 337
Bilanzgewinn	296	114
Eigenkapital	**3 979**	**3 480**
Rückstellungen	**6 726**	**6 684**
Anleihen	2 100	2 107
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 169	1 007
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3 102	1 713
Übrige Verbindlichkeiten	3 652	2 999
Verbindlichkeiten	**10 023**	**7 826**
Rechnungsabgrenzungsposten	**19**	**24**
Bilanzsumme	**20 747**	**18 014**

Außerordentliches Ergebnis

Die Deutsche Lufthansa AG hat im Rahmen der BilMoG-Übergangsvorschriften von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, den aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen zum 1. Januar 2010 verbliebenen Unterschiedsbetrag vollständig den Pensionsrückstellungen zuzuführen.

Der sich daraus für 2012 ergebende Aufwand von 396 Mio. EUR ist im oben genannten außerordentlichen Ergebnis enthalten. Außerordentliches Ergebnis, Finanzergebnis und betriebliches Ergebnis addieren sich zu einem Vorsteuerergebnis von 660 Mio. EUR (Vorjahr: –72 Mio. EUR).

Positives Bilanzergebnis

Unter Abzug von Steuern in Höhe von 68 Mio. EUR ergab sich ein Jahresüberschuss von 592 Mio. EUR. Nach Einstellungen in die anderen Gewinnrücklagen ergibt sich ein Bilanzgewinn von 296 Mio. EUR. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Finanz- und Vermögenslage der Deutschen Lufthansa AG

Operativer Cashflow hat deutlich zugenommen

Der operative Cashflow, definiert als Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, erreichte 715 Mio. EUR und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht (474 Mio. EUR). Lufthansa hat im Berichtsjahr 1,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,2 Mrd. EUR) in Flugzeuge und Anzahlungen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 310 Mio. EUR auf Anzahlungen. Die Deutsche Lufthansa AG hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter insgesamt 444 Mio. EUR langfristig an den Lufthansa Pension Trust zur Anlage in verschiedenen Renten- und Aktienfonds übertragen, 326 Mio. EUR davon durch Einbringung von Anteilen an der Amadeus IT Holding S.A. Insgesamt ergab sich aus getätigten Investitionen, Einnahmen aus Anlagenabgängen sowie Verkäufen von Wertpapieren ein Mittelabfluss von 76 Mio. EUR. In der Folge stiegen auch die Finanzverbindlichkeiten um 471 Mio. EUR.

Bei einem operativen Cashflow von 715 Mio. EUR und Bruttoinvestitionen von 2,3 Mrd. EUR hat sich die Innenfinanzierungsquote im Vergleich zum Vorjahr (17,0 Prozent) auf 31,5 Prozent verbessert.

Bilanzsumme ist auf über 20 Mrd. EUR gestiegen
Die Bilanzsumme erhöhte sich um 15,2 Prozent oder 2.733 Mio. EUR auf 20,7 Mrd. EUR. Das Anlagevermögen stieg um knapp 1,0 Mrd. EUR, während sich das Umlaufvermögen einschließlich des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens um 1,7 Mrd. EUR erhöhte.

Der Anstieg im Sachanlagevermögen ist im Wesentlichen auf den Zugang von 29 neuen Flugzeugen im Berichtszeitraum zurückzuführen. Die Erhöhung des Finanzanlagevermögens um 470 Mio. EUR begründet sich vornehmlich durch die thesaurierte Dividende der Lufthansa SICAV-FIS (113 Mio. EUR) sowie durch die Aufstockung beziehungsweise Neuvergabe von konzerninternen Ausleihungen, unter anderem an die Lufthansa Cargo AG, die Lufthansa Technik AG, die Germanwings GmbH und die Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH. Darüber hinaus wurden sieben weitere österreichische Leasinggesellschaften mittels Sacheinlage in Form von Flugzeugen (239 Mio. EUR) gegründet.

Zuschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der LSG Lufthansa Service Holding AG (67 Mio. EUR) und der Lufthansa Systems AG (10 Mio. EUR) erhöhten ebenfalls die Anteile an verbundenen Unternehmen. Gegenläufig wirkten sich Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der LHBD Holding Limited (63 Mio. EUR), der Eurowings GmbH (63 Mio. EUR) und der Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee (66 Mio. EUR) aus.

Der Anstieg der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf knapp 2,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,7 Mrd. EUR) ist vornehmlich auf den erhöhten Stand der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen, was sich wiederum in den abführungspflichtigen Gewinnen der Tochtergesellschaften begründet.

Die flüssigen Mittel und Wertpapiere haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 855 Mio. EUR auf knapp 2,3 Mrd. EUR erhöht. Die Geldanlage erfolgte im Wesentlichen in Geldmarktfonds (1.045 Mio. EUR) sowie in sonstigen Wertpapieren (398 Mio. EUR). Zudem lag der Kassenbestand bei 821 Mio. EUR (Vorjahr: 210 Mio. EUR).

In der Bilanzstruktur ergab sich daraus eine leichte Verschiebung zu Ungunsten des Anlagevermögens, das nunmehr 73,2 Prozent der Bilanzsumme ausmacht (Vorjahr: 78,9 Prozent).

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital aufgrund des Bilanzergebnisses um 499 Mio. EUR erhöht und lag zum Aufstellungszeitpunkt bei 4,0 Mrd. EUR. Infolge der erhöhten Bilanzsumme verblieb die Eigenkapitalquote annähernd auf Vorjahresniveau (19,2 Prozent). Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg im Berichtsjahr um 327 Mio. EUR.

Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme sank dagegen aufgrund des Anstiegs des kurzfristigen Kapitals leicht um 3,7 Prozentpunkte und beträgt nunmehr 54,8 Prozent (Vorjahr: 58,5 Prozent). Das Anlagevermögen ist zu 74,8 Prozent (Vorjahr: 74,2 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

Die bilanzielle Nettoverschuldung verbesserte sich auf 1,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,8 Mrd. EUR).

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

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

Risikobericht

Die Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die Geschäftsentwicklung des im Konzernabschluss dargestellten Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Für weitere Informationen siehe „Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe“ auf S. 60–71.

Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe dargestellten Sachverhalten.

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der in diesem zusammengefassten Lagebericht dargestellten „Lufthansa Passage“ auf S. 68.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, sind im Abschnitt „Prognosebericht“ auf S. 118–121 enthalten.

Konzernabschluss

130 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

131 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

132 Konzernbilanz

134 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

135 Konzern-Kapitalflussrechnung

136 Konzernanhang

136 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bilanzierung

148 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

154 Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 154 Aktiva
- 168 Passiva

182 Sonstige Erläuterungen
- 187 Segmentberichterstattung

198 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

199 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

200 Aufsichtsrat und Vorstand

203 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

210 Übrige Anteile

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr 2012

in Mio. €	Anhang	2012	2011
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	24 793	23 779
Andere Betriebserlöse	4	5 342	4 955
Umsatzerlöse		**30 135**	**28 734**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	113	139
Sonstige betriebliche Erträge	6	2 785	2 324
Materialaufwand	7	–17 946	–16 731
Personalaufwand	8	–7 052	–6 678
Abschreibungen	9	–1 839	–1 722
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	–4 885	–5 293
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		**1 311**	**773**
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	31	– 20
Übriges Beteiligungsergebnis	11	63	91
Zinserträge	12	168	190
Zinsaufwendungen	12	–486	–478
Übrige Finanzposten	13	–48	–110
Finanzergebnis		**–272**	**–327**
Ergebnis vor Ertragsteuern		**1 039**	**446**
Ertragsteuern	14	–72	–157
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen		**967**	**289**
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	15	36	–285
Ergebnis nach Steuern		**1 003**	**4**
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		–13	–17
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		**990**	**–13**
„Unverwässertes" / „Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	16	**2,16**	**–0,03**
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	16	2,08	0,59
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	16	0,08	–0,62

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
für das Geschäftsjahr 2012

in Mio. €	**2012**	2011
Ergebnis nach Ertragsteuern	**1 003**	**4**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	–5	81
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	–370	–164
Folgebewertung von Cashflow Hedges	–322	109
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen	–10	2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–1	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	95	–35
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income“) nach Ertragsteuern	**–613**	**–6**
Gesamte Aufwendungen und Erträge („Total Comprehensive Income“)	**390**	**–2**
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	–13	–16
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	**377**	**–18**

Konzernbilanz
zum 31. Dezember 2012

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer*	17	1 193	1 191
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	18	375	384
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19 22	11 838	11 592
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile		899	840
Übriges Sachanlagevermögen	20 22	2 081	2 118
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	21	–	–
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	23	400	394
Übrige Beteiligungen	24 25	413	898
Langfristige Wertpapiere	24 25	19	134
Ausleihungen und Forderungen	24 26	1 052	616
Derivative Finanzinstrumente	24 27	268	343
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	30	25	24
Effektive Ertragsteuerforderungen	14	52	60
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14	44	33
Langfristige Vermögenswerte		**18 659**	**18 627**
Vorräte	28	639	620
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	24 29	3 578	3 437
Derivative Finanzinstrumente	24 27	215	414
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	30	151	171
Effektive Ertragsteuerforderungen		101	128
Wertpapiere	24 31	3 530	3 111
Bankguthaben und Kassenbestände	24 32	1 436	887
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	33	110	686
Kurzfristige Vermögenswerte		**9 760**	**9 454**
Bilanzsumme		**28 419**	**28 081**

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Gezeichnetes Kapital	34 35	1 177	1 172
Kapitalrücklage	36	1 382	1 366
Gewinnrücklagen	36	3 635	3 800
Übrige neutrale Rücklagen	36	1 054	1 624
Konzernergebnis		990	–13
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		**8 238**	**7 949**
Minderheitenanteile		60	95
Eigenkapital		**8 298**	**8 044**
Pensionsrückstellungen	37	2 076	2 165
Sonstige Rückstellungen	38	586	578
Finanzschulden	39 40	5 947	5 808
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41	198	128
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	42	1 163	1 156
Derivative Finanzinstrumente	27 39	150	55
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	242	364
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**10 362**	**10 254**
Sonstige Rückstellungen	38	911	818
Finanzschulden	39 40	963	616
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	39 43	4 231	4 227
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten		2 612	2 359
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	44	933	939
Derivative Finanzinstrumente	27 39	2	37
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		107	71
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Veräußerungsgruppen	33	–	716
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**9 759**	**9 783**
Bilanzsumme		**28 419**	**28 081**

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
zum 31. Dezember 2012

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbewertung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiverwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	**Summe übrige neutrale Rücklagen**	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	**Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital**	Minderheitenanteile	**Gesamt Eigenkapital**
Stand am 31.12.2010	**1 172**	**1 366**	**856**	**241**	**193**	**339**	**1 629**	**2 944**	**1 131**	**8 242**	**98**	**8 340**
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5	5
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	856	−856	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	−275	−275	−21	−296
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	−3	−3
Konzern-/Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	−13	−13	17	4
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge*	–	–	−90	81	–	4	−5	–	–	−5	−1	−6
Stand am 31.12.2011	**1 172**	**1 366**	**766**	**322**	**193**	**343**	**1 624**	**3 800**	**–13**	**7 949**	**95**	**8 044**
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	5	16	–	–	–	–	–	–	–	21	–	21
Umbuchungen	–	–	–	–	43	–	43	−170	127	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	−114	−114	−17	−131
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	5	–	5	−31	−26
Konzern-/Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	990	990	13	1 003
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge*	–	–	−597	−5	–	−11	−613	–	–	−613	–	−613
Stand am 31.12.2012	**1 177**	**1 382**	**169**	**317**	**236**	**332**	**1 054**	**3 635**	**990**	**8 238**	**60**	**8 298**

* Hinsichtlich weiterer Informationen zu den erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträgen verweisen wir auf die „Erläuterung 36“, ab Seite 172.

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2012

in Mio. €	Anhang	2012	2011
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		**887**	**1 097**
Ergebnis vor Ertragsteuern		1 039	446
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	9 13	1 867	1 755
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		58	25
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6	–739	–25
Beteiligungsergebnis	11	–94	–71
Zinsergebnis	12	318	288
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern		–34	–265
Erfolgswirksame Bewertung von Finanzderivaten		19	73
Veränderung des Working Capitals [1]		490	291
Operativer Cashflow aus fortgeführten Geschäftsbereichen		**2 924**	**2 517**
Operativer Cashflow aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		–82	–161
Operativer Cashflow		**2 842**	**2 356**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17 – 21	–2 292	–2 445
Investitionen in Finanzanlagen	25 26	–67	–87
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen		–120	4
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		404	7
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen		–176	–
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	23 – 25	–	–28
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	1	–	–6
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		418	458
Zinseinnahmen		296	336
Erhaltene Dividenden		92	118
Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit		**–1 445**	**–1 643**
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		–138	65
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds [2]		–1 316	–1 367
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds		571	1 902
Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		**–2 190**	**–1 108**
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		–138	80
Kapitalerhöhung [3]	34 – 36	–	5
Aufnahme Finanzschulden		1 106	740
Rückführung Finanzschulden		–637	–1 421
Gewinnausschüttung		–131	–296
Zinsausgaben		–449	–449
Nettozu- / -abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		**–111**	**–1 421**
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		–5	–43
Nettoab- / -zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		**541**	**–173**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		8	9
Flüssige Mittel ausgewiesen unter den zur Veräußerung vorgesehenen Vermögenswerten		–	–46
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	32	**1 436**	**887**
Wertpapiere	31	3 530	3 111
Flüssige Mittel gesamt		**4 966**	**3 998**
Nettozu- / -abnahme der flüssigen Mittel gesamt		968	–1 382

[1] Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.
[2] Inkl. Bar-Dotierung des LH Pension Trust in Höhe von 261 Mio. EUR.
[3] Im Vorjahr Kapitalerhöhung von Minderheitsgesellschaftern.

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen die Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestände. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristigen Wertpapiere.

Konzernanhang
der Deutschen Lufthansa AG 2012

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bilanzierung

Angewendete International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC)
Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRS IC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen und zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der in Mio. EUR aufgestellte Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG entspricht damit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften.

Der Konzernabschluss 2012 wird vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung am 13. März 2013 geprüft und gebilligt und ist damit zur Veröffentlichung freigegeben.

Der nachfolgend dargestellte Standard war zum 1. Januar 2012 verpflichtend anzuwenden:

Mit der **Änderung des IFRS 7, Finanzinstrumente: Angaben – Übertragung finanzieller Vermögenswerte**, ergeben sich erweiterte quantitative und qualitative Angabepflichten bei Transaktionen mit Übertragung bestimmter finanzieller Vermögenswerte, wie z. B. beim Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen („Factoring“). Nunmehr sind Angaben auch bei vollständiger Ausbuchung finanzieller Vermögenswerte erforderlich, bei denen dem übertragenden Unternehmen Rechte und Pflichten verbleiben beziehungsweise mit der Übertragung neu hinzukommen (Continuing Involvement). Neue Angaben beziehen sich auf diese Rechte und Pflichten, die Höhe des maximalen Verlustrisikos oder den Zeitpunkt und die Höhe der Auszahlungen. Für das Jahr der Erstanwendung sind keine Vergleichszahlen erforderlich. Die Anwendung der Änderung des IFRS 7 hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

IFRS-Verlautbarung	Verabschiedung	EU-Endorsement	Veröffentlichung im EU-Amtsblatt	EU-Erstanwendung
Änderung des IFRS 7, Finanzinstrumente: Angaben – Übertragung finanzieller Vermögenswerte	07.10.2010	22.11.2011	23.11.2011	01.07.2011

Veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC)

Folgende Standards und Änderungen zu Standards sind bereits durch die Europäische Union anerkannt worden. Eine verpflichtende Anwendung ist jedoch erst für die Zukunft vorgesehen.

IFRS-Verlautbarung	Verabschiedung	EU-Endorsement	Veröffentlichung im EU-Amtsblatt	EU-Erstanwendung
Anwendung im Geschäftsjahr 2013				
Änderung des IAS 1, Darstellung des Abschlusses – Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses	16.06.2011	05.06.2012	06.06.2012	01.07.2012
Neufassung des IAS 19, Leistungen an Arbeitnehmer	16.06.2011	05.06.2012	06.06.2012	01.01.2013
Änderungen des IFRS 1, Erstmalige Anwendung der IFRS – Ausgeprägte Hochinflation und Beseitigung der festen Zeitpunkte für Erstanwender	20.12.2010	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2013
Änderung des IAS 12, Ertragsteuern – Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte	20.12.2010	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2013
IFRS 13, Bemessung des beizulegenden Zeitwerts	12.05.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2013
IFRIC 20, Abraumkosten in der Produktionsphase eines Tagebaubergwerks	19.10.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2013
Änderung von IFRS 7, Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	13.12.2012	29.12.2012	01.01.2013
Anwendung im Geschäftsjahr 2014				
IFRS 10, Konzernabschlüsse	12.05.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2014
IFRS 11, Gemeinschaftliche Vereinbarungen	12.05.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2014
IFRS 12, Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	12.05.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2014
Neufassung des IAS 27, Einzelabschlüsse	12.05.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2014
Neufassung des IAS 28, Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	12.05.2011	11.12.2012	29.12.2012	01.01.2014
Änderung von IAS 32, Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	13.12.2012	29.12.2012	01.01.2014

Bei den **Änderungen an IAS 1, Darstellung des Abschlusses,** handelt es sich im Wesentlichen um Ausweisänderungen für im sonstigen Ergebnis ausgewiesene Posten. Diese müssen künftig gesondert nach Posten, die in Folgeperioden in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden (sog. „Recycling"), und solche, die nicht umgegliedert werden, ausgewiesen werden. Diese Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Auswirkungen ergeben sich hieraus nur für die Darstellung der Gesamtergebnisrechnung.

Die **Neufassung des IAS 19, Leistungen an Arbeitnehmer (überarbeitet 2011, IAS 19R),** beinhaltet Neuregelungen zur Erfassung, Bewertung und Darstellung des Aufwands für leistungsorientierte Pensionspläne sowie von Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung latenter Steuern künftig als Umbewertungen direkt erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die bisher im Lufthansa Konzern zur Vermeidung ansonsten jährlich auftretender Schwankungen in der Bilanz angewendete 10-Prozent-Korridor-Regel ist danach nicht mehr zulässig. Insbesondere aus Veränderungen des für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden Diskontierungszinssatzes sowie – bei fondsfinanzierten Pensionsplänen – Marktwertschwankungen des Planvermögens können sich erhebliche, nicht prognostizierbare Schwankungen in der Bilanz und Verschiebungen zwischen Eigen- und Fremdkapital ergeben. Bei fondsfinanzierten Pensionsplänen wird der für die Bestimmung des Zinsaufwands und die Bewertung der Pensionsverpflichtungen anzusetzende Zinssatz gleichermaßen für die Ermittlung des Zinsertrags aus dem Planvermögen angesetzt. Durch die Vorgabe eines einheitlichen Zinssatzes wird sich der Nettozinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen verändern. Darüber hinaus enthält die Neuregelung des IAS 19 Neuregelungen zum Inhalt von „kurzfristig fälligen" und „sonstigen langfristigen Leistungen". Aus diesen Änderungen können sich insbesondere Auswirkungen auf den Zeitpunkt der aufwandswirksamen Erfassung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen ergeben. Zudem werden umfangreichere Angaben im Zusammenhang mit Leistungen an Arbeitnehmer erforderlich. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, rückwirkend anzuwenden. Ein wesentlicher Effekt wird sein, dass der Saldo der bislang außerhalb der Konzernbilanz geführten versicherungsmathematischen Verluste einmalig mit dem Eigenkapital zu verrechnen ist. Die zum 31. Dezember 2012 nicht bilanzierten versicherungsmathematischen Verluste betragen 4,5 Mrd. EUR. Durch die Verrechnung wird sich das Konzern-Eigenkapital zum 1. Januar 2013 unter Berücksichtigung latenter Steuern um 3,5 Mrd. EUR vermindern. Durch den Wegfall der zeitverzögerten Erfassung versicherungsmathematischer Verluste wäre in 2012 der Dienstzeitaufwand geringer und die Erträge aus Plankürzungen/-abgeltungen höher ausgefallen, sodass sich für 2012 insgesamt eine Ergebniserhöhung vor Ertragsteuern von rund 300 Mio. EUR ergeben hätte. Demgegenüber steht eine Erhöhung des Nettozinsaufwands um rund 50 Mio. EUR durch die Umstellung der Planertragserwartung auf den zum Jahresbeginn geltenden Rechnungszins. Für 2013 wird durch die erstmalige

Anwendung des IAS 19R eine Verminderung des Personalaufwands aufgrund des Wegfalls der zeitverzögerten Erfassung der versicherungsmathematischen Verluste von rund 200 Mio. EUR erwartet. Demgegenüber steht eine Erhöhung des Zinsaufwands durch die Umstellung der Planertragserwartung um rund 140 Mio EUR. Unabhängig von den genannten Effekten aus der erstmaligen Anwendung des IAS 19R werden sich in 2013 jedoch auch zinssatzbedingt Steigerungen des Personalaufwands ergeben.

Aus der Änderung des Zeitpunkts der aufwandswirksamen Erfassung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit- und ähnlichen Programmen durch Anwendung von IAS 19R erhöht sich das Konzern-Eigenkapital zum 1. Januar 2013 unter Berücksichtigung latenter Steuern um 32 Mio. EUR.

Die Regelungen des **IFRS 1** sowie die Änderung des **IAS 12** haben keine Relevanz für den Lufthansa Konzern.

Der **IFRS 13, Bewertung zum beizulegenden Zeitwert,** beschreibt standardübergreifend, wie der beizulegende Zeitwert („Fair Value") für die IFRS-Berichterstattung zu bestimmen ist, und erweitert die Anhangangaben für Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert, enthält jedoch keine Vorgaben, in welchen Fällen der beizulegende Zeitwert zu verwenden ist. Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf eines Vermögenswerts vereinnahmen beziehungsweise bei Übertragung einer Verbindlichkeit zahlen würden („Exit"-Preis). Der beizulegende Zeitwert einer Verbindlichkeit bildet demzufolge das Ausfallrisiko ab, d.h. das eigene Kreditrisiko. IFRS 13 schreibt vor, unter welchen Marktbedingungen eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert möglich beziehungsweise eingeschränkt ist und dass die Bewertung grundsätzlich marktspezifisch, nicht etwa unternehmensspezifisch zu erfolgen hat. Für nicht finanzielle Vermögenswerte soll der beizulegende Zeitwert auf der Grundlage der bestmöglichen Nutzung des Vermögenswerts („highest and best use") aus Perspektive eines Marktteilnehmers ermittelt werden. Die Vorschriften sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, prospektiv anzuwenden. Die Anwendung des IFRS 13 wird zu weiteren Anhangangaben führen.

Die Interpretation **IFRIC 20** hat keine Relevanz für den Lufthansa Konzern.

Die Änderungen des **IFRS 7, Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden,** erweitern die bestehenden quantitativen Angabepflichten zu erfassten Finanzinstrumenten, die in der Bilanz gegeneinander aufgerechnet wurden. Daneben beinhalten sie zusätzliche Angabepflichten für Finanzinstrumente, die Aufrechnungsvereinbarungen unterliegen, und zwar ungeachtet dessen, ob sie nach IAS 32 tatsächlich saldiert wurden. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.

Der **IFRS 10, Konzernabschlüsse,** ersetzt die in IAS 27, Konzern- und Einzelabschlüsse, sowie SIC-12, Konsolidierung: Zweckgesellschaften, enthaltenen Leitlinien über Beherrschung und Konsolidierung. IAS 27 behandelt künftig lediglich Regelungen zu IFRS-Einzelabschlüssen.

IFRS 10 ändert die Definition von „Beherrschung" dahingehend, dass zur Ermittlung eines Beherrschungsverhältnisses auf alle Unternehmen die gleichen Kriterien angewandt werden. Diese Definition wird durch umfassende Anwendungsleitlinien gestützt, die verschiedene Kriterien aufzeigen, die zu einer Beherrschung eines Unternehmens durch das berichtende Unternehmen führen können. Danach setzt Beherrschung Verfügungsgewalt und variable Rückflüsse voraus.

Der **IFRS 11, Gemeinschaftliche Vereinbarungen,** regelt die Klassifizierung und Bilanzierung von gemeinschaftlichen Tätigkeiten („Joint Operations") und Gemeinschaftsunternehmen („Joint Ventures") und ersetzt den bisherigen IAS 31. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung („Joint Arrangement") ist hiernach definiert als eine Vereinbarung, bei der zwei oder mehr Partnerunternehmen die gemeinschaftliche Führung ausüben. Gemeinschaftliche Führung setzt voraus, dass Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen. Im Falle einer gemeinschaftlichen Vereinbarung erfolgt die weitere Klassifizierung als gemeinschaftliche Tätigkeit oder als Gemeinschaftsunternehmen auf Basis der Rechte und Pflichten der Partner. Die Bilanzierung gemeinschaftlich beherrschter Vermögenswerte fällt unter die Regelungen zu den gemeinschaftlichen Tätigkeiten und wird damit weiterhin beteiligungsproportional erfasst. Dagegen entfällt nach IFRS 11 die früher zulässige Quotenkonsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen, welche nun ausschließlich nach der Equity-Methode einbezogen werden müssen.

Nach **IFRS 12, Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen,** müssen Unternehmen Angaben machen, die es dem Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, Risiken und finanziellen Auswirkungen zu beurteilen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen (Joint Arrangements) und nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen (Zweckgesellschaften) verbunden sind.

IFRS 10, 11, 12 und die Folgeänderungen zu IAS 27 und IAS 28 sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und die Anhangangaben erwartet.

Mit der Ergänzung des **IAS 32, Finanzinstrumente: Darstellung,** erfolgt eine Klarstellung der Voraussetzungen für die Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten in der Bilanz. Demnach muss ein Saldierungsanspruch für alle beteiligten Vertragsparteien sowohl im gewöhnlichen Geschäftsverlauf als auch bei Insolvenz rechtlich durchsetzbar sein und am Abschlussstichtag bereits bestehen. Des Weiteren wird festgelegt, welche Systeme mit Bruttoausgleich als Nettoausgleich im Sinne des Standards angesehen werden können.

Das IASB und das IFRS IC haben im Jahr 2012 sowie in den Vorjahren weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2012 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind. Die Anwendung dieser IFRS und IFRIC setzt voraus, dass die noch ausstehende Anerkennung durch die EU erfolgt.

IFRS-Verlautbarung	Verabschiedung	EU-Endorsement	Veröffentlichung im EU-Amtsblatt	EU-Erstanwendung
Anwendung voraussichtlich im Geschäftsjahr 2014 oder später				
IFRS 9, Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung: Finanzielle Vermögenswerte	12.11.2009	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2015
IFRS 9, Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung: Finanzielle Verbindlichkeiten	28.10.2010	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2015
Änderungen von IFRS 9 und IFRS 7, Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangsangaben bei Übergang	16.12.2011	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2015
Änderung des IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Darlehen der öffentlichen Hand	13.12.2012	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2014
Verbesserungen der International Financial Reporting Standards (2009 bis 2011)	17.05.2012	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2014
Änderungen der Übergangsbestimmungen der IFRS 10, Konzernabschlüsse, IFRS 11, Gemeinschaftliche Vereinbarungen, und IFRS 12, Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	28.06.2012	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2014
Investment-Gesellschaften – Änderungen von IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27	31.10.2012	Offen	Offen	Erwartet: 01.01.2014

Das IASB hat im November 2009 den **IFRS 9, Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung – Finanzielle Vermögenswerte,** verabschiedet. Der neue Standard regelt Klassifizierungs- und Bewertungsanforderungen von finanziellen Vermögenswerten und beendet unter dem Stichwort „Classification and Measurement" die erste von insgesamt drei Phasen, an deren Ende der bestehende IAS 39 abgeschafft werden soll. Die Verabschiedung der Phasen II („Impairment") und III („Hedge Accounting") ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses noch nicht erfolgt. Zusätzlich hat das IASB am 28. Oktober 2010 **IFRS 9, Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung – Finanzielle Verbindlichkeiten,** herausgegeben, der Ansatz-, Klassifizierungs- und Bewertungsvorschriften für die Verbindlichkeiten enthält. Die Vorschriften sind in der EU voraussichtlich erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen, retrospektiv anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Eine Übernahme der Neuregelung in europäisches Recht ist bislang noch nicht erfolgt. Die Auswirkungen für die bereits verabschiedeten Teile des IFRS 9 auf den Konzern werden geprüft.

Die **Änderungen der Übergangsbestimmungen von IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12** stellen klar, dass der Zeitpunkt der Erstanwendung dieser Standards dem Beginn des Geschäftsjahres entspricht, in dem die erstmalige Anwendung erfolgt. Es sind keine rückwirkenden Anpassungen nach IFRS 10 für Tochterunternehmen vorzunehmen, die im Vergleichszeitraum veräußert wurden. Die Angabe angepasster Vergleichszahlen wird auf die bei Erstanwendung unmittelbar vorangegangene Vergleichsperiode beschränkt. IFRS 11 und IFRS 12 enthalten vergleichbare Klarstellungen und Erleichterungen, nach IFRS 12 entfällt zusätzlich die Notwendigkeit von Vergleichsangaben im Hinblick auf nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen (Zweckgesellschaften). Während seitens des IASB die Erstanwendung für den 1. Januar 2013 vorgesehen ist, wird die Verabschiedung in der Europäischen Union voraussichtlich zu einer Anwendung der Änderungen erst zum 1. Januar 2014 führen.

Die übrigen in der vorstehenden Tabelle genannten neuen oder geänderten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine wesentliche Relevanz für den Lufthansa Konzern.

Der Konzern hat keine der genannten neuen oder geänderten Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Die Anwendung der genannten Standards und Interpretationen erfolgt bei unterjährigen Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

1 Konsolidierungskreis

Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen und/oder faktischen Kontrolle der Deutschen Lufthansa AG stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Joint Ventures beziehungsweise assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert, sofern der Konzern 20 bis 50 Prozent der Anteile hält und/oder gemeinsam mit anderen Gesellschaftern Kontrolle beziehungsweise einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen befindet sich auf den S. 203 – 213. Die Liste des Anteilsbesitzes ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

Die LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd. ist in den Kreis der vollkonsolidierten verbundenen Unternehmen trotz eines Stimmrechtsanteils von 47,9 Prozent einbezogen, weil die wirtschaftliche und finanzielle Führung der Gesellschaft durch den Lufthansa Konzern erfolgt.

Zweckgesellschaften, bei denen der Konzern nicht über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, sind dennoch dem Kreis der Tochterunternehmen zugeordnet, wenn der Konzern die Mehrheit des Nutzens aus der Tätigkeit der Zweckgesellschaft zieht beziehungsweise den wesentlichen Teil des Risikos trägt. Die betreffenden Gesellschaften sind in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gekennzeichnet.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive Zweckgesellschaften 63 inländische und 183 ausländische Gesellschaften (im Vorjahr: 60 inländische und 168 ausländische Gesellschaften).

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2012 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	10.08.2012		Gründung
Heike LH8 Kumiai Ltd., Tokio, Japan	28.03.2012		Gründung
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	25.04.2012		Gründung
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	27.09.2012		Gründung
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	26.10.2012		Gründung
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	26.10.2012		Gründung
British Midland Airways Ltd., Donington Hall, Großbritannien		19.04.2012	Verkauf
British Midland Ltd., Donington Hall, Großbritannien		19.04.2012	Verkauf
Lauda Air Luftfahrt GmbH, Wien, Österreich		20.09.2012	Fusion
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Spain, S.A., Madrid, Spanien	15.02.2012		Gründung
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland	01.08.2012		Kontrollerwerb
LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A., Luanda, Angola	01.11.2012		Kontrollerwerb
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Component Services LLC, Dallas, USA	01.01.2012		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg, Deutschland	01.01.2012		Erstmals konsolidiert
Sonstige			
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	29.03.2012		Gründung
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	27.04.2012		Gründung
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	01.06.2012		Aufstockung von Anteilen
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln, Deutschland	23.08.2012		Erstmals konsolidiert

Mit Wirkung zum 1. August 2012 wurde ein Vertrag zwischen der LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH und der Finnair Oyj zum Erwerb einer jederzeit ausübbaren Kaufoption unterschrieben. Die Option berechtigt zum Kauf von 100 Prozent der Anteile an der LSG Sky Chefs Finland Oy und hat eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren. Es wurden ein Signing Bonus in Höhe von 2,2 Mio. EUR sowie eine deferred compensation von 0,4 Mio. EUR gezahlt. Während der Laufzeit der Option sind eine jährliche Gebühr von 2,5 Mio. EUR und Leasingzahlungen in Höhe von 0,5 Mio. EUR zu zahlen. Bei Ausübung der Option werden die jährlichen Zahlungen auf den Kaufpreis angerechnet. Bei unmittelbarem Erwerb der Anteile hätte sich ein Kaufpreis von 22 Mio. EUR ergeben. Die Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der Lufthansa einbezogen, da die Option eine jederzeitige Übernahme sämtlicher Anteile ermöglicht. Nach der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft zum beizulegenden Zeitwert waren Kundenverträge mit einem Betrag von 2,6 Mio. EUR zu aktivieren. Da sämtliche Anteile an der Gesellschaft als Minderheitenanteile auszuweisen sind, wurde auf den Ansatz eines Firmenwerts verzichtet.

Im Rahmen einer im Geschäftsjahr 2012 der LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A. von den Gesellschaftern grundsätzlich nach ihren Kapitalanteilen zu leistenden Darlehensgewährung in Höhe von insgesamt 3,5 Mio. USD (2,6 Mio. EUR) hat die LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH zusätzlich zu dem auf ihren 40 Prozent-Anteil entfallenden Betrag einen weiteren Anteil von 20 Prozent der Gesamtsumme (0,5 Mio. EUR) übernommen. Im Gegenzug erhielt die LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH einen weiteren Boardsitz. Aufgrund der neuen Sitzverteilung verfügt die LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH nunmehr über die Mehrheit der Sitze im Board und hat damit die Möglichkeit, die Geschäftstätigkeit der LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A. zu bestimmen. Die LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A. wurde daraufhin mit Wirkung zum 1. November 2012 in den Konzernabschluss der Lufthansa einbezogen. Die Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und in die Konzernbilanz übernommen. Ein Firmenwert wurde nicht angesetzt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammengefasst die wesentlichen Vermögenswerte und Schulden der beiden Gesellschaften unmittelbar vor und nach dem Erwerbszeitpunkt:

in Mio. €	vor Erwerb	nach Erwerb
Langfristige Vermögenswerte	9	12
Kurzfristige Vermögenswerte	15	15
davon flüssige Mittel	3	3
davon übrige kurzfristige Vermögenswerte	12	12
Summe Aktiva	**24**	**27**
Eigenkapital	1	3
Langfristige Verbindlichkeiten	9	10
Kurzfristige Verbindlichkeiten	14	14
Summe Passiva	**24**	**27**

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2012 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise § 264b HGB Gebrauch.

Name der Gesellschaft	Sitz
Germanwings GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
In-Flight Management Solutions GmbH	Neu-Isenburg
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH	Frankfurt/M.
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Holding AG	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Catering Logistics GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs München GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Lounge GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Sky Food GmbH	Alzey
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Cargo AG	Kelsterbach
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH	Kelsterbach
Jettainer GmbH	Raunheim
Lufthansa CityLine GmbH	Köln
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Köln
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Flight Training GmbH	Frankfurt/M.
Lufthansa Leasing GmbH & Co Echo-Zulu oHG	Grünwald
Lufthansa Systems Aktiengesellschaft	Kelsterbach
Lufthansa Systems AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH	Raunheim
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH	Frankfurt/M.
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Training & Conference Center GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa WorldShop GmbH	Frankfurt/M.
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG	Grünwald
Miles & More International GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH	Köln
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt/M.
Lufthansa Technik Logistik Services	Hamburg

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 39 Joint Ventures und 40 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 58 Joint Ventures und 41 assoziierte Unternehmen), von denen 9 Joint Ventures (Vorjahr: 10) und 18 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 15) at equity bewertet werden. Die übrigen Joint Ventures und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Aufgrund der Anteilsquote am jeweiligen Joint Venture beziehungsweise assoziierten Unternehmen sind dem Konzern folgende Vermögenswerte, Schulden sowie Aufwendungen und Erträge zuzurechnen:

	2012			2011		
in Mio. €	**Joint Ventures**	**Assoziierte Unternehmen**	**Nicht at equity bewertete assoziierte Unternehmen**	Joint Ventures	Assoziierte Unternehmen	Nicht at equity bewertete assoziierte Unternehmen
Langfristige Vermögenswerte	290	559	16	238	236	345
Kurzfristige Vermögenswerte	338	151	25	245	121	53
Eigenkapital	184	130	23	141	144	40
Langfristiges Fremdkapital	170	391	2	130	137	329
Kurzfristiges Fremdkapital	274	189	16	212	76	29
Erträge	965	297	28	723	252	61
Aufwendungen	936	316	22	688	230	51

2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der zu Grunde liegenden Schätzannahmen

Bei Anwendung der von den IFRS und IFRIC vorgegebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden müssen zahlreiche Einschätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die Zukunft betreffen und naturgemäß nicht den später tatsächlich eintretenden Verhältnissen entsprechen müssen. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zu Grunde gelegten Schätzungen und Annahmen werden jedoch fortlaufend überprüft und basieren entweder auf historischen Erfahrungen und/oder auf Erwartungen über das Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen.

Schätzungen und Annahmen, die bei der Ermittlung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden eine wesentliche Rolle spielen, werden im Rahmen der folgenden Beschreibung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wesentlicher Bilanzpositionen erläutert.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet; in den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird hierauf gesondert hingewiesen.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung beziehungsweise mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Erlöse aus den Verkehrsleistungen der Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe und Logistik werden nach Abflug eines Passagier-Kupons beziehungsweise Luftfrachtbriefs erfolgswirksam. Dabei wird der realisierte Betrag anteilig aus dem für das Dokument vereinnahmten Gesamtbetrag ermittelt. Bei kundenbezogener, längerfristiger Fertigung in den Segmenten Technik und IT Services werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode dem Leistungsfortschritt entsprechend erfasst. Dabei wird einerseits der Anteil der erbrachten Leistungen im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Kundenauftrags, andererseits der Gewinn des gesamten Auftrags geschätzt. Das Gesamtvolumen der realisierten Gewinnanteile aus langfristigen Aufträgen betrug im Geschäftsjahr 2012 50 Mio. EUR (Vorjahr: 50 Mio. EUR).

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet. Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Aufgegebene Geschäftsbereiche

Die British Midland-Gruppe stellte innerhalb des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe des Lufthansa Konzerns eine eigenständige zahlungsmittelgenerierende Einheit dar. Sie war somit als Unternehmensbestandteil im Sinne des IFRS 5 anzusehen, dem betrieblich wie auch für Zwecke der Rechnungslegung klar abgrenzbare Cashflows zugeordnet werden. Aufgrund des zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) am 22. Dezember 2011 unterzeichneten Vertrags über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an die IAG ist die bmi nach den Vorschriften des IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns als aufgegebener Geschäftsbereich auszuweisen. Mit Abschluss der Verkaufstransaktion am 19. April 2012 wurde die bmi entkonsolidiert. Das Ergebnis des aufgegebenen Geschäftsbereichs umfasst neben dem bis zum Verkauf zu erfassenden laufenden Ergebnis der bmi nach Ertragsteuern auch die gegenüber dem Jahresabschluss 2011 eingetretenen Veränderungen des Bewertungs- beziehungsweise Veräußerungsergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich, wie es sich als Ergebnis der oben genannten vertraglichen Vereinbarung ergibt. Zu den Einzelheiten des Ergebnisses aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich wird auf die „Erläuterung 15“ auf S. 153 im Konzernanhang verwiesen.

Erstkonsolidierung und Firmenwerte

Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbers gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den Minderheitenanteilen ausgewiesen. Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs werden im Aufwand erfasst.

Ein Überhang der Kosten über den Wert des erworbenen Eigenkapitals wird als Firmenwert aktiviert und in der Folgezeit einem regelmäßigen, jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals die hierfür aufgewendeten Kosten des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen Minderheitenanteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet. Die jährlich vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zu Grunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „zahlungsmittelgenerierenden Einheit". Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2012 verwendeten Prämissen siehe „Erläuterung 17" ab S. 154.

Darüber hinaus wird ein Werthaltigkeitstest zusätzlich während des Jahres dann durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse ein Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Diese Translationsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung vor 2005 entstanden sind, werden zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der bis Ende 2004 aufgelaufenen Abschreibungen fortgeführt.

Nach 2005 entstandene Firmenwerte werden in der Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus Vermögenswerten und Verpflichtungen, deren Basis eine von der funktionalen Währung der Gesellschaft abweichende Währung ist. Kursdifferenzen hieraus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen (Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Kursverluste) enthalten.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Kurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

	2012		2011	
	Bilanzkurs	**GuV-Durchschnittskurs**	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
USD	0,75418	0,77605	0,77235	0,71033
JPY	0,00880	0,00974	0,00999	0,00894
GBP	1,21801	1,23256	1,19838	1,14345
CAD	0,75996	0,77568	0,75669	0,72085
HKD	0,09730	0,10005	0,09943	0,09121
THB	0,02460	0,02495	0,02442	0,02326
SEK	0,11591	0,11481	0,11218	0,11067
NOK	0,13526	0,13362	0,12886	0,12821
DKK	0,13405	0,13436	0,13453	0,13421
CHF	0,82717	0,83056	0,82269	0,80974
KRW	0,00071	0,00069	0,00067	0,00064

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen dem Konzern wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen, jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in

engem Zusammenhang mit der Finanzierung von Kauf oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert. Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 14 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) aktiviert. Die zu Grunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den geschätzten/erwarteten Nutzungsdauern im Konzern.

Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke werden über zwölf Jahre bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben.

Für Gebäude werden Nutzungsdauern zwischen 20 und 45 Jahren zu Grunde gelegt. Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungssätze liegen überwiegend zwischen 10 und 20 Prozent pro Jahr. Als Nutzungsdauer von technischen Anlagen und Maschinen werden bis zu zehn Jahre angesetzt. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis zehn Jahre abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Finanzierungsleasing
Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Hierbei wird neben der Länge der unkündbaren Grundmietzeit und dem Anteil des Barwerts der Leasingraten am Gesamtinvestment insbesondere die Verteilung von Chancen und Risiken aus dem während der Laufzeit nicht amortisierten Restwert des Vermögenswerts betrachtet. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Lufthansa Konzern zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Leasingraten (höchstens aber zum Zeitwert des Vermögenswerts) zuzüglich gegebenenfalls vom Leasingnehmer getragener Nebenkosten. Die Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern entsprechen denen vergleichbarer erworbener Vermögenswerte.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Verkaufskosten („Nettoveräußerungswert“) beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts („Nutzungswert“) ermittelt.

Der Nettoveräußerungswert wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten geschätzt, mit einem Risikozinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung ganz oder teilweise in Folgeperioden wieder, wird eine entsprechende Wertaufholung vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile werden zu laufend angepassten Preisen, die auf durchschnittlichen Anschaffungskosten basieren, erfasst. Für die Bewertung werden die Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und grundsätzlich wie Flugzeuge der Flottenmuster, für die sie verwendet werden können, abgeschrieben.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Immobilien, die im Konzern ausschließlich der Vermietung an Konzernfremde dienen, sind als Finanzinvestition klassifiziert und zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten bewertet.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf den Lufthansa Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Joint Ventures erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt. Zwischengewinne und -verluste aus Verkäufen zwischen Konzerngesellschaften und at equity bewerteten Gesellschaften werden in Höhe des Beteiligungsprozentsatzes eliminiert.

Finanzielle Vermögenswerte
Finanzielle Vermögenswerte werden im Lufthansa Konzern in die Kategorien „Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „Ausleihungen und Forderungen“ sowie „Zur Veräußerung verfügbar“ eingeteilt.

Die Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ umfasst finanzielle Vermögenswerte, die zu Handelszwecken gehalten werden, wie z. B. Derivate, die nicht als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren.

Die Kategorie „Ausleihungen und Forderungen“ besteht aus finanziellen Vermögenswerten mit festgelegten Zahlungsmodalitäten, die nicht an einem aktiven Markt gehandelt werden. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

„Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die keiner der beiden anderen Kategorien zuordenbar sind. Als zur Veräußerung verfügbar gelten Wertpapiere, Beteiligungen sowie Kassen- und Bankbestände.

Derivate, die als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren, sind keiner der genannten Kategorien zugeordnet.

Finanzielle Vermögenswerte werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden dabei zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt.

Kundenforderungen aus zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossenen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen sind mit ihren Herstellungskosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten zuzüglich eines ihrem Fertigstellungsgrad entsprechenden Gewinnaufschlags aktiviert, soweit das Ergebnis des Fertigungsauftrags verlässlich geschätzt werden kann. Übrige unfertige Kundenaufträge sind in Höhe der entstandenen Herstellungskosten aktiviert, soweit diese voraussichtlich durch Erlöse gedeckt sind.

Die der Kategorie der finanziellen Vermögenswerte **„Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“** zugeordneten Vermögenswerte werden immer zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertschwankungen sind erfolgswirksam und werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Folgebewertung von **Ausleihungen und Forderungen** erfolgt zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden diese mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Die zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen werden dagegen in den Folgeperioden zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Wertschwankungen im beizulegenden Zeitwert zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral in die Rücklagen eingestellt. Die erfolgswirksame Auflösung der Rücklagen erfolgt entweder mit der Veräußerung oder bei nachhaltigem Absinken des Marktwerts unter die Buchwerte. Ist aufgrund des nachhaltigen Absinkens des beizulegenden Zeitwerts unter den Buchwert eine Wertberichtigung in Vorjahren erfolgswirksam vorgenommen worden und später eine Wertaufholung erforderlich, so wird diese bei Wertpapieren, die Eigenkapitaltitel darstellen, erfolgsneutral, bei Wertpapieren, die Fremdkapitaltitel darstellen, erfolgswirksam vorgenommen.

Die Folgebewertung von **Beteiligungen, für die kein an einem aktiven Markt notierter Wert existiert,** erfolgt dagegen zu Anschaffungskosten. Sinkt der erzielbare Betrag zum Bilanzstichtag unter den Buchwert, werden erfolgswirksame Wertberichtigungen vorgenommen. Spätere Wertaufholungen sind ausgeschlossen.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen.

Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige, sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Der Lufthansa Konzern setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreisrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. Dabei werden auch Zins- und Devisenkurssicherungsgeschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen setzt der Lufthansa Konzern zur Absicherung von Wechselkursrisiken ein. Dabei kommen auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz, die Kauf und gleichzeitigen Verkauf von Devisenoptionen derselben Währung kombinieren. Die Bandbreitenoptionen werden als Zero Cost-Optionen abgeschlossen, d. h., die zu zahlende Prämie entspricht der Prämie, die aus dem Optionsverkauf resultiert.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Bandbreitenoptionen und anderen Sicherungskombinationen primär in Rohöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang werden darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Gasoil abgeschlossen.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte oder der Absicherung künftiger Cashflows.

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IAS 39 sind, führen die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in der entsprechenden Rücklagenposition erfasst. Seit dem Geschäftsjahr 2010 ist es nach IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ jedoch nicht mehr zulässig, die Veränderungen des gesamten Marktwerts einer zur Sicherung eingesetzten Option (Full Fair Value-Methode) erfolgsneutral im Rahmen des Hedge Accountings abzubilden, sondern lediglich die Veränderungen des „inneren Werts“ einer Option. Die Veränderung des Zeitwerts (Time Value) der Option wird im Finanzergebnis erfasst.

Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet.

In allen anderen Fällen wird der angesammelte Wert im Eigenkapital bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Falle des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte, sondern als Handelsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden, wirken sich alle Marktwertschwankungen unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit sie nicht vom finanziellen Basiskontrakt separierbar sind, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik des Konzerns, siehe „Erläuterung 47“ ab S.183, ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Die Geschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften sowie Zins-Währungsswaps erfüllen in der Regel dennoch nicht die speziellen Wirksamkeitsdefinitionen des IAS 39. Marktwertschwankungen aus diesen Geschäften sind daher unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Vorräte

Der Posten Vorräte umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren und geleistete Anzahlungen auf Vorräte. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Bei der Ermittlung der Herstellungskosten wurde ein Beschäftigungsgrad von durchschnittlich 94 Prozent berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und realisierbarem Nettoveräußerungspreis abzüglich noch anfallender Kosten andererseits. Dabei wird grundsätzlich der Nettoveräußerungspreis des Endprodukts zu Grunde gelegt.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise erzielbarem Nettoveräußerungswert aktiviert.

Aufgrund des bereits genannten Kaufvertrags zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG) über den Verkauf der British Midland Ltd. (bmi) an die IAG waren im Vorjahr die der bmi zuzurechnenden Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz zum 31. Dezember 2011 gemäß IFRS 5 gesondert unter den Positionen „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ und „Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten“ ausgewiesen worden. Zu den Einzelheiten wird auf die „Erläuterung 33“ ab S. 167 im Konzernanhang verwiesen.

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschafts-Barwertverfahren für leistungsorientierte Altersversorgungspläne. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene Schätzannahmen zu Grunde.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rentenentwicklungstrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachteten Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau und die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Basis für die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz ist der länderspezifische Marktzinssatz für risikoadäquate langfristige Geldanlagen mit einer vergleichbaren Laufzeit.

Die erwartete langfristige Entwicklung eines vorhandenen Planvermögens wird ebenfalls länderspezifisch und in Abhängigkeit von der Fondsstruktur sowie unter Berücksichtigung historischer Erfahrungswerte festgelegt.

Veränderungen der Schätzannahmen von Jahr zu Jahr sowie Abweichungen zu den tatsächlichen Jahreseffekten sind in den versicherungsmathematischen Gewinnen/Verlusten abgebildet und werden, soweit ihre Höhe 10 Prozent des höheren Werts aus Verpflichtung und Planvermögen übersteigt, über die Restdienstzeit der Anspruchsberechtigten ratierlich über die Gewinn- und Verlustrechnung amortisiert. Mit der Anwendung der 10-Prozent-Korridor-Regel werden von Jahr zu Jahr auftretende Schwankungen in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung vermieden.

Die zum 31. Dezember 2012 nicht bilanzierten versicherungsmathematischen Verluste betragen 4.464 Mio. EUR (Vorjahr: 2.839 Mio. EUR), 104 Mio. EUR (Vorjahr: 40 Mio. EUR) wurden im Geschäftsjahr 2012 über den Personalaufwand amortisiert.

Sonstige Rückstellungen sowie Steuerrückstellungen (effektive Ertragsteuerverpflichtungen) werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt und sich dieser zuverlässig schätzen lässt. Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen.

Die Rückstellungshöhe wird durch den Betrag determiniert, der die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit aufweist.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses mit dem Barwert der Leasingraten, übrige finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dabei werden nicht zum Marktzins verzinste Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für aktienbasierte Verbindlichkeiten aus Führungskräfte-Optionsprogrammen wurde eine nach IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütung“ vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgte mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verpflichtung wurde auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbliebenen Programmlaufzeit passiviert.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Optionsprogramme finden sich in „Erläuterung 42“ ab S. 179.

Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Nach Abflug eines Passagier-Kupons oder eines Luftfrachtbriefs wird der passivierte Betrag erfolgswirksam vereinnahmt und als Erlöse aus Verkehrsleistungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts zum Jahresende ebenfalls erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten.

Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen

Der Bewertung der Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen liegen verschiedene Schätzannahmen zu Grunde.

Gemäß IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“ werden angesammelte, noch nicht ausgenutzte Bonusmeilen, soweit sie voraussichtlich auf Flügen von Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns ausgenutzt werden, nach der Deferred Revenue-Methode zum beizulegenden Zeitwert abgegrenzt. Dabei werden die beizulegenden Zeitwerte der auf eigenen Flügen angesammelten Meilen unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten und die bei Dritten angesammelten Prämienansprüche unter den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Der beizulegende Zeitwert bemisst sich dabei nach dem Wert, zu dem die Flugprämie separat veräußert werden könnte, d. h. den durchschnittlichen Erlösen unter Berücksichtigung von Buchungsklasse und Verkehrsgebiet.

Meilen, die voraussichtlich bei Partnern ausgenutzt werden, werden mit dem an den jeweiligen Partner zu entrichtenden Preis je Meile bewertet.

Für wahrscheinlich verfallende Meilen wird keine Abgrenzung gebildet. Für die Schätzung der Anzahl wahrscheinlich verfallender Meilen wird auf die bisher beobachtete Verfallsquote unter Berücksichtigung aktueller Verfallsregeln zurückgegriffen.

Zum 31. Dezember 2012 waren 205 Mrd. Meilen zu bewerten. Die daraus resultierenden Verpflichtungen wurden mit 638 Mio. EUR (Vorjahr: 620 Mio. EUR) unter den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten und mit 1.022 Mio. EUR (Vorjahr: 987 Mio. EUR) unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten erfasst, siehe „Erläuterung 42“ ab S. 179 und „Erläuterung 44“ auf S. 182.

Finanzielle Garantien

Wird eine Inanspruchnahme aus Dritten gewährten finanziellen Garantiezusagen wahrscheinlich, so wird die Verpflichtung in Höhe des beizulegenden Zeitwerts passiviert. Für die Folgebewertung wird der jeweils höhere Wert aus Erstbewertung beziehungsweise der bestmöglichen Schätzung der Ausgabe, die zur Erfüllung der Verpflichtung am Bilanzstichtag erforderlich wäre, angesetzt.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaft sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen.

Die Höhe der insgesamt zum 31. Dezember 2012 nicht aktivierbaren latenten Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen beträgt 498 Mio. EUR (Vorjahr: 633 Mio. EUR).

Die latenten Steuersätze im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2012 wie im Vorjahr 5 bis 40 Prozent. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten gegen dieselbe Steuerbehörde bestehen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

3 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2012	2011
Passage	21 766	20 534
Fracht und Post	3 027	3 245
	24 793	**23 779**

Von den Fracht- und Posterlösen sind 2.577 Mio. EUR (Vorjahr: 2.821 Mio. EUR) im Geschäftsfeld Logistik erwirtschaftet worden. Die Fracht- und Posterlöse der SWISS sowie der Germanwings aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen in Höhe von 450 Mio. EUR (Vorjahr: 424 Mio. EUR) sind in der Segmentberichterstattung in den übrigen Umsatzerlösen des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe enthalten.

4 Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2012	2011
Technikleistungen	2 240	2 095
Catering-Leistungen	1 721	1 548
Reiseleistungen (Provisionen)	194	171
EDV-Leistungen	278	247
Abfertigungsleistungen	108	107
Sonstige Leistungen	801	787
	5 342	**4 955**

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistische Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Catering-Leistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere von der LSG Food & Nonfood Handel GmbH und der LSG Airport Gastronomiegesellschaft mbH werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die nicht Catering-Leistungen betreffen, sondern unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Unter den EDV-Leistungen sind die Umsätze des Geschäftsfelds IT Services abgebildet.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen in Höhe von 267 Mio. EUR (Vorjahr: 286 Mio. EUR). Diese Erlöse wurden in Höhe der geschätzten, dem Fertigstellungsgrad entsprechenden anteiligen Auftragserlöse erfasst. Wenn das Ergebnis des gesamten Auftrags nicht verlässlich geschätzt werden konnte, wurden die angefallenen Auftragskosten angesetzt. Liegen in diesen Fällen die erzielbaren Erlöse unter den Auftragskosten, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Der Fertigstellungsgrad wurde anhand des Verhältnisses der zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten zu den geschätzten gesamten Auftragskosten abgeleitet.

Kumulativ, d. h. unter Berücksichtigung in Vorjahren erfasster Beträge, ergeben sich Kosten für unfertige Aufträge in Höhe von 280 Mio. EUR (Vorjahr: 296 Mio. EUR). Die hierauf verrechneten Gewinne betragen wie im Vorjahr 50 Mio. EUR. Von Kunden bereits angezahlt wurden 322 Mio. EUR (Vorjahr: 330 Mio. EUR). Unfertige Aufträge mit aktivischem Saldo werden – soweit erforderlich um Wertberichtigungen vermindert – unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, siehe „Erläuterung 29“ auf S. 167, ausgewiesen. Unfertige Aufträge, bei denen die erhaltenen Anzahlungen die Kosten zuzüglich gegebenenfalls verrechneter Gewinnanteile übersteigen, sind als erhaltene Anzahlungen, siehe „Erläuterung 44“ auf S. 182, passiviert. Von Kunden wurden keine Beträge einbehalten.

5 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2012	2011
Erhöhung / Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	2	4
Andere aktivierte Eigenleistungen	111	135
	113	**139**

6 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	67	47
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	686	1
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	9	6
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	860	963
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	162	163
Provisionserträge	239	222
Weiterberechnete Gebühren für EDV-Vertriebssysteme	0*	0*
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	27	32
Personalüberlassung	45	51
Schadensersatzleistungen	40	58
Mieterträge	27	26
Sublease-Erträge Fluggerät	26	30
Erträge aus dem Abgang von kurzfristigen Finanzinvestitionen, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	24	12
Passivischer Unterschiedsbetrag (Badwill)	–	2
Übrige betriebliche Erträge	573	711
	2 785	**2 324**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten beinhalten insbesondere realisierte Gewinne aus der Übertragung von 4,0 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. auf den Lufthansa Pension Trust sowie aus der Veräußerung von 3,61 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. in Höhe von insgesamt 631 Mio. EUR. Weitere Buchgewinne in Höhe von 27 Mio. EUR entfallen auf den Verkauf von 1,45 Prozent der Anteile an Fraport. Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen entfallen auf den Verkauf von Flugzeugen und Reservetriebwerken.

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monatsdurchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Kursverluste aus diesen Vorgängen werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen, siehe „Erläuterung 10“ auf S.150, ausgewiesen.

Die Rückstellungsauflösungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen. Dagegen ist der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen der jeweiligen primären Aufwandsart zugeordnet.

In den Erträgen aus Schadensersatzleistungen waren im Vorjahr in Höhe von 16 Mio. EUR Erträge aus der Rückerstattung von in Vorjahren gezahlten Vertriebsgebühren im Zusammenhang mit einem außergerichtlichen Vergleich zwischen Lufthansa und Amadeus IT Holding S.A. enthalten.

Aus der Wertveränderung des im Rahmen des Unternehmenserwerbs der Austrian begebenen Besserungsscheins ergeben sich im Vorjahr Erträge von 2 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2012 erfolgte die Einlösung des Besserungsscheins zu einem Betrag von 6 Mio. EUR. Dieser Wert entsprach dem in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011 passivierten Marktwert des Besserungsscheins.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem Erträge aus Schulungsleistungen, Reisemanagement und sonstige Serviceleistungen des Konzerns.

7 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio. €	**2012**	2011
Betriebsstoffe für Flugzeuge	7 392	6 276
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2 157	2 127
Bezogene Waren	455	432
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	**10 004**	**8 835**
Gebühren	5 167	5 000
Charteraufwendungen	568	617
Fremdleistungen Technik	997	1 105
Borddienstleistungen	339	342
Operating Lease	113	136
Fremdleistungen EDV	141	129
Übrige bezogene Leistungen	617	567
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	**7 942**	**7 896**
	17 946	**16 731**

8 Personalaufwand

Personalaufwand

in Mio. €	**2012**	2011
Löhne und Gehälter	5 735	5 380
Soziale Abgaben	793	766
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	524	532
	7 052	**6 678**

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen, siehe „Erläuterung 37“ ab S. 173, ausgewiesen.

Mitarbeiter

	Im Jahresdurchschnitt 2012	Im Jahresdurchschnitt 2011	**Zum 31.12.2012**	Zum 31.12.2011
Bodenpersonal	81 651	81 907	80 774	82 297
Bordpersonal im Einsatz	35 188	35 735	34 551	36 142
Personal in Ausbildung	1 529	1 442	1 632	1 616
	118 368	**119 084**	**116 957**	**120 055**

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

Da der ausgewiesene Personalaufwand aufgrund des gesonderten Ausweises der Ergebnisse aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach IFRS 5 die Aufwendungen für die Mitarbeiter der im Berichtsjahr veräußerten bmi nicht enthält, werden aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit in der nachfolgenden Tabelle die Mitarbeiter des Konzerns nochmals ohne die Beschäftigten der bmi dargestellt.

Mitarbeiter (ohne bmi)

	Im Jahres-durchschnitt 2012	Im Jahres-durchschnitt 2011	**Zum 31.12.2012**	Zum 31.12.2011
Bodenpersonal	81 148	79 876	80 774	80 263
Bordpersonal im Einsatz	34 766	34 017	34 551	34 486
Personal in Ausbildung	1 529	1 442	1 632	1 616
	117 443	**115 335**	**116 957**	**116 365**

9 Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betragen 1.839 Mio. EUR (Vorjahr: 1.722 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2012 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 117 Mio. EUR vorgenommen. Sie betrafen mit 102 Mio. EUR insgesamt 21 Flugzeuge, die zum Verkauf stehen beziehungsweise nach den aktuellen Unternehmensplanungen sukzessive freigestellt werden und zum Nettoveräußerungswert beziehungsweise dem Barwert der erwarteten Nettomittelzuflüsse angesetzt wurden. Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren zusätzlich Wertminderungen auf Flugzeuge und reparaturfähige Flugzeugersatzteile in Höhe von 27 Mio. EUR erfasst, die in der Konzernbilanz unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden. Darüber hinaus waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 2 Mio. EUR auf die nicht mehr genutzte Marke Lauda vorzunehmen.

Im Geschäftsjahr 2011 waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 59 Mio. EUR vorgenommen worden. Sie entfielen mit 57 Mio. EUR auf insgesamt 18 Flugzeuge, die zum Verkauf standen beziehungsweise nach den seinerzeitigen Unternehmensplanungen sukzessive freigestellt und zum Nettoveräußerungswert beziehungsweise dem Barwert der erwarteten Nettomittelzuflüsse angesetzt wurden. Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren zusätzlich Wertminderungen auf Flugzeuge und reparaturfähige Flugzeugersatzteile in Höhe von 21 Mio. EUR erfasst, die in der Konzernbilanz unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen werden.

In den Geschäftsjahren 2012 und 2011 waren aufgrund der jährlich durchzuführenden Werthaltigkeitstests keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Firmenwerte vorzunehmen.

Weitere Angaben zu den Werthaltigkeitstests enthält „Erläuterung 17“ ab S. 154.

10 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	**2012**	2011
Verkaufsprovisionen für Agenturen	405	417
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	760	757
Personalabhängiger Aufwand	883	868
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	348	344
Werbung und Verkaufsförderung	308	325
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	817	1 194
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	157	172
Sonstige Serviceleistungen	137	137
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	66	57
Wertberichtigungen auf Forderungen	142	86
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	53	54
Sonstige Steuern	63	63
Verluste aus Abgängen von Sachanlagevermögen	14	24
Verluste aus kurzfristigen Finanzinvestitionen, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	23	63
Beratungskosten in Zusammenhang mit finanziellen Transaktionen	4	3
Verluste aus dem Abgang von übrigem Umlaufvermögen	0*	0*
Übrige betriebliche Aufwendungen	705	729
	4 885	**5 293**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monatsdurchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs, siehe „Erläuterung 6“ ab S. 148.

Die Verluste aus kurzfristigen Finanzinvestitionen beinhalten realisierte Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Wertpapieren (11 Mio. EUR) sowie erfolgswirksam vorzunehmende Wertberichtigungen auf kurzfristige Wertpapiere (12 Mio. EUR).

Verluste aus Abgängen von Sachanlagevermögen resultieren mit 2 Mio. EUR aus dem Verkauf von zwei Boeing B737-700.

11 Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Ergebnis aus at equity bewerteten Joint Ventures	27	34
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	4	–54
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	**31**	**–20**
Dividenden aus sonstigen Joint Ventures	2	3
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	4	9
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	30	56
Aufwendungen aus Verlustübernahme	–8	–5
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	35	28
Übriges Beteiligungsergebnis	**63**	**91**
	94	**71**

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

Das Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen verbesserte sich insbesondere aufgrund der erstmalig nach der Equity-Methode bewerteten Terminal 2 Gesellschaft mbH & CO OHG (21 Mio. EUR) sowie geringer Verluste aus der Jade Cargo (–6 Mio. EUR; Vorjahr: –38 Mio. EUR).

12 Zinsergebnis

Zinsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	5	5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	163	185
Zinserträge	**168**	**190**
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	–136	–147
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	–29	–37
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–321	–294
Zinsaufwendungen	**–486**	**–478**
	–318	**–288**

Das nach der Effektivzinsmethode ermittelte Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten beträgt –153 Mio. EUR (Vorjahr: –104 Mio. EUR) und stammt ausschließlich aus Finanzinstrumenten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

13 Übrige Finanzposten

Übrige Finanzposten

in Mio. €	2012	2011
Abschreibungen auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–9	–26
Abschreibungen auf Ausleihungen	–20	–11
Gewinne / Verluste aus der Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	–24	14
Gewinne / Verluste aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte von Derivaten, die der Sicherung von Zeitwerten dienen	24	–14
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	–101	23
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	82	–96
	–48	**–110**

14 Ertragsteuern

Ertragsteuern

in Mio. €	2012	2011
Tatsächliche Ertragsteuern	104	72
Latente Steuern	–32	85
	72	**157**

Die tatsächlichen Ertragsteuern für das Jahr 2012 enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 81 Mio. EUR (Vorjahr: 119 Mio. EUR). Darüber hinaus entfallen Steueraufwendungen von 23 Mio. EUR (Vorjahr: Steuererträge von 47 Mio. EUR) auf Vorjahre.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz der Konzernobergesellschaft von 25 Prozent (Vorjahr: 25 Prozent) multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 15 Prozent (Vorjahr: 15 Prozent) für Körperschaftsteuer und 10 Prozent für Gewerbeertragsteuer/Solidaritätszuschlag (Vorjahr: 10 Prozent) zusammen.

in Mio. €	2012 Bemessungsgrundlage	2012 Steueraufwand	2011 Bemessungsgrundlage	2011 Steueraufwand
Erwartete(r) Ertragsteueraufwand/-erstattung	1 039	260	446	111
Steuerfreie Einnahmen, sonstige Abzugsbeträge und permanente Differenzen	–	–185	–	49
Bei Beteiligungen angefallene Gewinne, die nicht mit latenten Steuern belastet sind	–	–12	–	–5
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft*	–	18	–	–13
Nichtansatz steuerlicher Verlustvorträge bzw. Nichtansatz von aktiven latenten Steuern bei Verlusten	–	–8	–	14
Sonstige	–	–1	–	1
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**–**	**72**	**–**	**157**

* Inkl. im tatsächlichen Steueraufwand enthaltener periodenfremder Steuern.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden latente Steuern auf thesaurierte Gewinne der Beteiligungen in Höhe der bei Ausschüttung fälligen Steuern gebildet.

Auf temporäre Unterschiede in Anteilswerten an Tochterunternehmen zwischen Steuerbilanz und Konzernabschluss wurden in Höhe von 10 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) keine latenten Steuerschulden bilanziert, da eine Veräußerung der Gesellschaften in absehbarer Zeit nicht wahrscheinlich ist.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden passive latente Steuern erfolgsneutral in Höhe von 101 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR) gebildet.

Die Steuerabgrenzungen 2012 und 2011 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

in Mio. €	31.12.2012 aktivisch	31.12.2012 passivisch	31.12.2011 aktivisch	31.12.2011 passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	134	–	60	–
Pensionsrückstellungen	470	–	337	–
Finanzierungsleasing Fluggerät	–	–	–	26
Immaterielles und Sachanlagevermögen	–	673	–	618
Finanzanlagevermögen	–	28	–	34
Marktbewertung Finanzinstrumente	56	–	–	66
Drohverlustrückstellung	39	–	48	–
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	–	289	–	135
Saldierungen	–748	–748	–515	–515
Sonstiges	93	–	103	–
	44	**242**	**33**	**364**

Es wird erwartet, dass sich die aus Forderungen/Verbindlichkeiten/übrigen Rückstellungen bestehenden Steuerabgrenzungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag umkehren werden.

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder Vorjahr ein negatives Ergebnis gezeigt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 118 Mio. EUR aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit wahrscheinlich ist.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlust- beziehungsweise Zinsvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 2.586 Mio. EUR (Vorjahr: 3.130 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Von den nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträgen sind 25 Mio. EUR nur bis 2013, 7 Mio. EUR bis 2014, 2 Mio. EUR bis 2016, 3 Mio. EUR bis 2018, 5 Mio. EUR bis 2019, 6 Mio. EUR bis 2021 und 1.849 Mio. EUR bis nach 2021 nutzbar. Insgesamt wurden 498 Mio. EUR (Vorjahr: 633 Mio. EUR) aktive latente Steueransprüche nicht aktiviert.

15 Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen

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

in Mio. €	2012	2011
Erlöse	237	911
Aufwendungen	–330	–1 092
Laufendes Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen vor Steuern	**–93**	**–181**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	13	26
Laufendes Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	**–80**	**–155**
Bewertungs-/Veräußerungsergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	135	–157
Steuern auf Bewertungs-/Veräußerungsergebnis	–19	27
Bewertungs-/Veräußerungsergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	**116**	**–130**
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	**36**	**–285**

Das Ergebnis des aufgegebenen Geschäftsbereichs im Geschäftsjahr 2012 resultiert im Wesentlichen aus Kaufpreisanpassungen aufgrund einer gegenüber der Planung verbesserten Liquiditätsposition der bmi.

Die der bmi zuzurechnenden und in der Bilanz zum 31. Dezember 2011 gemäß IFRS 5 gesondert ausgewiesenen Vermögenswerte von 576 Mio. EUR und Schulden von 690 Mio. EUR wurden im Zusammenhang mit der zum 19. April 2012 vorgenommenen Entkonsolidierung ausgebucht.

16 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

Zur Ermittlung des „verwässerten“ Ergebnisses je Aktie werden dem Durchschnitt außerdem die Stammaktien zugerechnet, die bei Ausübung der Wandlungsrechte aus der am 4. Januar 2002 begebenen Wandelanleihe der Deutschen Lufthansa AG maximal ausgegeben werden könnten. Gleichzeitig wird das Konzernergebnis um die für die Wandelanleihe aufgewendeten Beträge erhöht. Die Wandelanleihe wurde am 4. Januar 2012 vollständig getilgt. Die aus einer möglichen Wandlung entstehende maximale Aktienzahl (Vorjahr: 336.404) wurde für das Geschäftsjahr 2012 zeitanteilig berücksichtigt.

		2012	2011
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	**2,16**	**–0,03**
Konzernergebnis	Mio. €	990	–13
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		458 397 300	457 907 886
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	**2,16**	**–0,03**
Konzernergebnis	Mio. €	990	–13
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	+0*	+0*
– Laufende und latente Steuern	Mio. €	–0*	–0*
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	990	–13
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		458 401 038	458 244 290

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Das Ergebnis je Aktie aus fortgeführter Geschäftstätigkeit („unverwässert“ und „verwässert“) betrug 2,08 EUR je Aktie (Vorjahr: 0,59 EUR), während sich das Ergebnis je Aktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen („unverwässert“ und „verwässert“) auf 0,08 EUR je Aktie (Vorjahr: –0,62 EUR) belief.

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2012 einen Bilanzgewinn von 296 Mio. EUR aus. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 7. Mai 2013 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden aus dem Ergebnis des Geschäftsjahres 2011 0,25 EUR je Aktie ausgeschüttet.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

AKTIVA

17 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2011	906	977	1 883
Kumulierte Abschreibungen	–301	–	–301
Buchwert 01.01.2011	**605**	**977**	**1 582**
Währungsdifferenzen	0*	18	18
Zugänge Konsolidierungskreis	8	–	8
Zugänge	–	0*	0*
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–35	–35
Zum Verkauf vorgesehen	–	–382	–382
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2011	**613**	**578**	**1 191**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	914	578	1 492
Kumulierte Abschreibungen	–301	–	–301
Buchwert 01.01.2012	**613**	**578**	**1 191**
Währungsdifferenzen	3	2	5
Zugänge Konsolidierungskreis	–	3	3
Zugänge	–	–	–
Umbuchungen	–	–3	–3
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–1	–	–1
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–2	–2
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2012	**615**	**578**	**1 193**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	916	580	1 496
Kumulierte Abschreibungen	–301	–2	–303

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Alle Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2012 wie im Vorjahr (Ausnahme in 2011 war der im November 2011 erworbene Firmenwert der Constance Food Group, Inc. in Höhe von 8 Mio. EUR) einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Erworbene Marken und Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltig rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit („CGU“) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise des Nutzungswerts durchgeführt. Die aus dem Erwerb der Air Dolomiti S.p.A. und der Eurowings-Gruppe stammenden Firmenwerte wurden dabei auf der Ebene der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Regionalpartner als kleinste unabhängige zahlungsmittelgenerierende Einheit getestet.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die getesteten Firmenwerte und die in die jeweiligen Werthaltigkeitstests eingeflossenen Annahmen.

Bezeichnung der CGU	**Deutsche Lufthansa AG und Regionalpartner**	**SWISS Aviation Training Ltd.**	**LSG Sky Chefs USA-Gruppe**	**LSG Sky Chefs Korea**	**LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S.**	**ZAO AeroMEAL**	**Constance Food**	**Verschiedene LSG-Gesellschaften***
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering
Buchwert Firmenwert	249 Mio. EUR	3 Mio. EUR	277 Mio. EUR	54 Mio. EUR	6 Mio. EUR	6 Mio. EUR	9 Mio. EUR	11 Mio. EUR
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Umsatzwachstum p.a. Planungszeitraum	4,4% bis 5,7%	–3,5% bis 6,2%	2,3% bis 3,0%	3,0% bis 10,4%	0,1% bis 7,0%	0,8% bis 3,4%	11,0% bis 16,0%	–0,9% bis 8,2%
EBITDA-Marge Planungszeitraum	6,3% bis 10,0%	24,9% bis 29,8%	5,2% bis 7,0%	28,1% bis 28,4%	14,9%	19,9% bis 21,2%	7,7% bis 9,8%	7,5% bis 36,1%
Investitionsquote Planungszeitraum	7,8% bis 9,9%	12,1% bis 28,5%	3,6% bis 4,1%	1,9% bis 8,6%	1,5% bis 3,2%	0,0% bis 15,8%	0,0% bis 1,4%	0,0% bis 60,7%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p.a. nach Ende des Planungszeitraums	4,1%	1,0%	2,0%	3,0%	5,0%	3,0%	3,0%	3,0% bis 4,0%
EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	10,0%	24,3%	7,0%	28,4%	14,9%	21,2%	9,8%	9,9% bis 33,0%
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	8,6%	13,0%	3,4%	1,9%	3,4%	2,6%	3,3%	3,0% bis 6,7%
Diskontierungssatz	6,9%***	7,0%**	6,8%**	6,5%**	6,0%**	6,5%**	6,5%**	6,3% bis 6,5%**

* Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 5 Mio. EUR.
** Vorsteuersatz.
*** Nachsteuersatz.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf extern veröffentlichten Quellen. Sie wurden teilweise mit Risikoabschlägen für regionale Besonderheiten beziehungsweise gesellschaftsspezifische Marktanteilsentwicklungen versehen. Unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der Deutschen Lufthansa AG und Regionalpartner von am Ende des Planungszeitraums 4,1 Prozent liegt der erzielbare Betrag deutlich über dem Buchwert. Auch bei einer erheblichen, nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zu Umsatzentwicklung und/oder Diskontierungssatz ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Ausgehend von der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der LSG Sky Chefs USA-Gruppe am Ende des Planungszeitraums von 2,0 Prozent, übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert erheblich. Auch bei einer deutlichen, nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zu Umsatzentwicklung und/oder Diskontierungssatz ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Die verwendeten EBITDA-Margen basieren auf vergangenen Erfahrungswerten beziehungsweise wurden auf Basis eingeleiteter kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmenserwerben erworbene Slots sowie erworbene Markennamen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die im Rahmen des regelmäßigen Werthaltigkeitstests getroffenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit („CGU“) dargestellt. Die für die CGU Deutsche Lufthansa AG und Regionalpartner zu Grunde gelegten Prämissen entsprechen denen des Werthaltigkeitstests für die erworbenen Firmenwerte.

Bezeichnung der CGU	SWISS	Austrian
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe
Buchwert Slots	119 Mio. EUR	25 Mio. EUR
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	1,6% bis 2,8%	3,4% bis 10,1%
EBITDA-Marge Planungszeitraum	12,5% bis 13,6%	6,7% bis 7,8%
Investitionsquote Planungszeitraum	6,9% bis 16,0%	0,5% bis 2,7%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	4,1%
EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	13,6%	7,8%
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	6,7%	5,9%
Diskontierungssatz	7,1%*	7,0%*

* Nachsteuersatz.

Ausgehend von der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der SWISS am Ende des Planungszeitraums von 2,2 Prozent, übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich. Auch bei einer erheblichen, nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zu Umsatzentwicklung und/oder Diskontierungssatz ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Unter der Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der Austrian nach Ende der Planungsperiode von 4,1 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich. Auch bei einer erheblichen, nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zu Umsatzentwicklung und/oder Diskontierungssatz ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Der regelmäßige Werthaltigkeitstest für die erworbenen Marken wurde unter Zugrundelegung der mit der jeweiligen Marke generierten Umsätze durchgeführt.

Für den Werthaltigkeitstest der erworbenen Marken wurden folgende weitere Prämissen verwendet:

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian
Buchwert Marke	214 Mio. EUR	107 Mio. EUR
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	2 Mio. EUR
Umsatzwachstum Marke p. a. Planungszeitraum	1,8% bis 4,1%	3,5% bis 10,6%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum Marke p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	4,1%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,6%	0,35%
Diskontierungssatz*	7,1%*	7,0%*

* Nachsteuersatz.

Unter der Annahme eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 2,2 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag der Marke SWISS den Buchwert um 289 Mio. EUR. Auch bei einer erheblichen, nicht absehbaren Reduzierung der Annahmen zur Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Unter der Annahme eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 4,1 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag der Marke Austrian den Buchwert um 134 Mio. EUR. Auch bei einer erheblichen, nicht absehbaren Reduzierung der Annahmen zur Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen bei den mit der Austrian erworbenen Marken in Höhe von 2 Mio. EUR betrafen die nicht mehr genutzte Marke Lauda.

18 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2011	800	140	41	981
Kumulierte Abschreibungen	−533	−118	−1	−652
Buchwert 01.01.2011	**267**	**22**	**40**	**329**
Währungsdifferenzen	5	1	0*	6
Zugänge Konsolidierungskreis	8	0*	–	8
Zugänge	89	15	31	135
Umbuchungen	12	4	−13	3
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–
Abgänge	−4	0*	0*	−4
Zum Verkauf vorgesehen	−2	–	–	−2
Abschreibungen	−79	−12	–	−91
Zuschreibungen	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2011	**296**	**30**	**58**	**384**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	839	143	58	1 040
Kumulierte Abschreibungen	−543	−113	0*	−656
Buchwert 01.01.2012	**296**	**30**	**58**	**384**
Währungsdifferenzen	0*	0*	0*	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	0*	–	–	0*
Zugänge	39	1	40	80
Umbuchungen	57	−1	−55	1
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–
Abgänge	−1	−1	−3	−5
Zum Verkauf vorgesehen	0*	–	0*	0*
Abschreibungen	−75	−10	–	−85
Zuschreibungen	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2012	**316**	**19**	**40**	**375**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	923	119	40	1 082
Kumulierte Abschreibungen	−607	−100	0*	−707

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Wege des Finanzierungsleasings sind wie im Vorjahr immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von unter 1 Mio. EUR beschafft worden. Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 10 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

19 Flugzeuge und Reservetriebwerke

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve-triebwerke	Anzahlungen auf Flug-zeuge und Reserve-triebwerke	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2011	21 699	1 153	22 852
Kumulierte Abschreibungen	–11 699	–	–11 699
Buchwert 01.01.2011	**10 000**	**1 153**	**11 153**
Währungsdifferenzen	62	16	78
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	1 215	830	2 045
Umbuchungen	652	–654	–2
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–42	–1	–43
Zum Verkauf vorgesehen	–198	–	–198
Abschreibungen	–1 444	–	–1 444
Zuschreibungen	3	–	3
Buchwert 31.12.2011	**10 248**	**1 344**	**11 592**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	22 486	1 344	23 830
Kumulierte Abschreibungen	–12 238	–	–12 238
Buchwert 01.01.2012	**10 248**	**1 344**	**11 592**
Währungsdifferenzen	18	4	22
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	1 344	608	1 952
Umbuchungen	759	–753	6
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–23	–36	–59
Zum Verkauf vorgesehen	–178	–	–178
Abschreibungen	–1 497	–	–1 497
Zuschreibungen	0*	–	0*
Buchwert 31.12.2012	**10 671**	**1 167**	**11 838**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	23 293	1 167	24 460
Kumulierte Abschreibungen	–12 622	–	–12 622

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

In der Position Flugzeuge sind 16 Flugzeuge (13 Boeing MD-11F und drei Boeing B747-400) mit einem Buchwert von 221 Mio. EUR (Vorjahr: 265 Mio. EUR) ausgewiesen, die Gegenstand von Transaktionen sind, die der Realisierung von Barwertvorteilen aus Cross-border Leasing-Konstruktionen dienen. Bei diesen Transaktionen wird in der Regel ein 40- oder 50-jähriger Headlease-Vertrag mit einem Leasingnehmer auf den Bermudas abgeschlossen. Die von diesem zu entrichtenden Leasingraten werden in einer Summe an den Leasinggeber gezahlt. Gleichzeitig schließt der Leasinggeber einen Sublease-Vertrag mit kürzerer Laufzeit (zwischen 14 und 16 Jahren) mit dem Leasingnehmer ab und entrichtet die hieraus entstehenden Leasingzahlungsverpflichtungen in einer Summe schuldbefreiend an eine Bank.

Da wie vor der Transaktion Risiken und Chancen an dem Flugzeug ebenso wie das juristische Eigentum im Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge gemäß SIC 27 nicht als Leasinggegenstände nach IAS 17 behandelt, sondern so, wie sie ohne diese Transaktion behandelt werden würden.

Mit der Transaktion sind operative Einschränkungen verbunden; die Flugzeuge dürfen nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Der realisierte Barwertvorteil aus diesen Transaktionen wird über die Laufzeit des Sublease-Vertrags ratierlich ergebniswirksam vereinnahmt. Im Jahr 2012 wurden hieraus wie im Vorjahr 7 Mio. EUR im sonstigen betrieblichen Ertrag realisiert.

Darüber hinaus enthält die Position 44 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1.100 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1.308 Mio. EUR), die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen an japanische und britische Leasinggesellschaften, Leasinggesellschaften auf den Bermudas beziehungsweise an eine schwedische Bank verkauft und zurückgeleast wurden. Die Laufzeit der Leasingverträge beträgt zwischen zehn und 26 Jahren. Der Konzern hat das Recht, zu einem bestimmten Zeitpunkt die Flugzeuge zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben.

Da Risiko und Chancen an diesen Flugzeugen beim Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge nach SIC 27 ebenfalls nicht als Leasinggegenstände behandelt.

Operative Einschränkungen bestehen für zwei dieser über Leasinggesellschaften auf den Bermudas finanzierten Flugzeuge. Diese dürfen nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 5,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 7,6 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen 2.832 Mio. EUR (Vorjahr: 2.807 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen, Flugzeuge mit einem Buchwert von 261 Mio. EUR (Vorjahr: 293 Mio. EUR) sind zudem im Wege des Finanzierungsleasings beschafft worden, siehe „Erläuterung 22“ ab S. 160.

20 Übriges Sachanlagevermögen

in Mio. €	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2011	2 372	1 015	1 265	44	4 696
Kumulierte Abschreibungen	−944	−722	−910	–	−2 576
Buchwert 01.01.2011	**1 428**	**293**	**355**	**44**	**2 120**
Währungsdifferenzen	2	1	1	0*	4
Zugänge Konsolidierungskreis	0*	1	1	–	2
Zugänge	39	45	121	60	265
Umbuchungen	12	12	9	−33	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–
Abgänge	−21	−2	−7	0*	−30
Zum Verkauf vorgesehen	−13	−1	0*	–	−14
Abschreibungen	−75	−51	−103	–	−229
Zuschreibungen	0*	–	–	–	0*
Buchwert 31.12.2011	**1 372**	**298**	**377**	**71**	**2 118**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	2 335	1 044	1 286	71	4 736
Kumulierte Abschreibungen	−963	−746	−909	–	−2 618
Buchwert 01.01.2012	**1 372**	**298**	**377**	**71**	**2 118**
Währungsdifferenzen	–	0*	−3	0*	−3
Zugänge Konsolidierungskreis	6	4	2	–	12
Zugänge	40	33	115	56	244
Umbuchungen	33	19	5	−62	−5
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–
Abgänge	−13	−3	−8	−6	−30
Zum Verkauf vorgesehen	0*	0*	0*	0*	0*
Abschreibungen	−87	−58	−109	−1	−255
Zuschreibungen	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2012	**1 351**	**293**	**379**	**58**	**2 081**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	2 395	1 076	1 258	59	4 788
Kumulierte Abschreibungen	−1 044	−783	−879	−1	−2 707

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie im Vorjahr Grundschulden in Höhe von 4 Mio. EUR. Für Grundvermögen im Wert von 235 Mio. EUR (Vorjahr: 243 Mio. EUR) besteht wie im Vorjahr ein grundbücherliches Ankaufsrecht. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 31 Mio. EUR (Vorjahr: 29 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Im Wege des Finanzierungsleasings sind zudem übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 154 Mio. EUR (Vorjahr: 157 Mio. EUR) beschafft worden, siehe „Erläuterung 22“ ab S. 160.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

in Mio. €	**31.12.2012**	31.12.2011
Grundstücke und Bauten	15	12
Technische Anlagen	5	12
Betriebs- und Geschäftsausstattung	39	62
	59	**86**

21 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Ein ausschließlich als Finanzinvestition gehaltenes Grundstück hat wie im Vorjahr einen Buchwert von 0,1 Mio. EUR. Der beizulegende Zeitwert beträgt wie im Vorjahr 2 Mio. EUR. Er wurde von Sachverständigen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktgegebenheiten geschätzt.

22 Gemietete und vermietete Vermögenswerte

Im Sachanlagevermögen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die wegen der Gestaltung der zu Grunde liegenden Verträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns zugerechnet werden. Gemietete sowie vermietete Vermögenswerte können der folgenden Tabelle entnommen werden:

in Mio. €	Vermietete Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gemietete Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gemietete und weitervermietete Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gemietete Bauten	Gemietete immaterielle Vermögenswerte und technische Anlagen	Gemietete andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungskosten am 01.01.2011	219	489	9	275	7	1
Kumulierte Abschreibungen	−116	−147	−1	−84	−1	−1
Buchwert 01.01.2011	**103**	**342**	**8**	**191**	**6**	**0***
Währungsdifferenzen	–	10	–	1	0*	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–
Zugänge	–	32	–	2	0*	1
Umbuchungen	0*	31	0*	0*	−4	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–
Abgänge	0*	–	–	−18	−1	–
Zum Verkauf vorgesehen	–	−46	–	−5	–	–
Abschreibungen	−7	−76	−1	−14	−1	0*
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2011	**96**	**293**	**7**	**157**	**0***	**1**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	201	505	9	248	7	2
Kumulierte Abschreibungen	−105	−212	−2	−91	−7	−1
Buchwert 01.01.2012	**96**	**293**	**7**	**157**	**0***	**1**
Währungsdifferenzen	–	2	–	1	0*	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	0*
Zugänge	–	56	–	4	–	0*
Umbuchungen	2	–	−2	6	–	1
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–
Abgänge	1	–	–	−2	–	−1
Zum Verkauf vorgesehen	−2	−12	–	–	–	–
Abschreibungen	−13	−78	−1	−12	0*	0*
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2012	**84**	**261**	**4**	**154**	**0***	**1**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	150	531	6	258	7	2
Kumulierte Abschreibungen	−66	−270	−2	−104	−7	−1

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Finanzierungsleasing

Der Buchwert der gemieteten Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns gemäß IAS 17 zuzurechnen sind, beträgt 420 Mio. EUR (Vorjahr: 458 Mio. EUR), davon entfallen 265 Mio. EUR (Vorjahr: 300 Mio. EUR) auf Flugzeuge (zwei Airbus A340, vier Airbus A321, 15 Airbus A320, zwei Airbus A319, zwei Boeing B767 und zwei Embraer 145).

Die Flugzeugfinanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von zwölf Jahren.

Nach Ablauf der Mietzeit besteht in der Regel ein Ankaufsrecht für den Leasingnehmer zum jeweiligen Restwert. Übt der Leasingnehmer in diesen Fällen die Option nicht aus, wird der Leasinggeber das Flugzeug bestmöglich am Markt verwerten. Liegt der Vermarktungserlös unter dem Restwert, ist die Differenz vom Leasingnehmer auszugleichen. In den Verträgen sind teilweise variable Leasingzahlungen

insoweit vereinbart, als der darin enthaltene Zinsanteil an die Marktzinsentwicklung, in der Regel an den Euribor beziehungsweise Libor, gekoppelt wurde.

Daneben bestehen Finanzierungsleasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung in unterschiedlichsten Ausprägungen. Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 15 und 30 Jahren. Die Leasingverträge beinhalten Leasingraten, die teilweise auf variablen, teilweise auf fixen Zinssätzen basieren, außerdem zum Teil Kaufoptionen zum Ende der vertraglichen Laufzeit. Eine Auflösung der Verträge ist nicht möglich. Vertragsverlängerungsoptionen liegen – soweit vorhanden – in der Regel auf Seiten des Mieters.

Für technische Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung liegen die Vertragslaufzeiten zwischen vier und fünf Jahren. Die Verträge enthalten in der Regel fixe Leasingraten sowie in Einzelfällen Kaufoptionen zum Ende der Leasinglaufzeit. Eine Verlängerung der Verträge seitens des Leasingnehmers ist in der Regel nicht möglich. Die Verträge sind nicht auflösbar.

Aus den Finanzierungsleasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden.

in Mio. €	2013	2014–2017	ab 2018
Leasingzahlungen	87	245	144
Abzinsungsbeträge	6	47	71
Barwerte	81	198	73
Einzahlung aus Untervermietung (Sublease)	2	0	0

Im Vorjahr sind aus den Finanzierungsleasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

in Mio. €	2012	2013–2016	ab 2017
Leasingzahlungen	79	251	136
Abzinsungsbeträge	10	36	36
Barwerte	69	215	100
Einzahlung aus Untervermietung (Sublease)	2	2	0

Im Vorjahr befanden sich zwei Flugzeuge im juristischen Eigentum des Konzerns, die im Wege von bis 2016 beziehungsweise 2019 laufenden Finanzierungsleasingverträgen vermietet waren. Für diese Verträge wurden im Vorjahr folgende Beträge genannt:

in Mio. €	2012	2013–2016	ab 2017
Leasingzahlungen	6	25	10
Abzinsungsbeträge	1	4	1
Barwerte	5	21	9

Operating Leases

Neben den Finanzierungsleasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating Lease-Verträge zu qualifizieren sind, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben weiteren 37 Flugzeugen, für die Operating Lease-Vereinbarungen bestehen, handelt es sich hauptsächlich um die im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts gemieteten Flugzeuge sowie um Gebäudemietverträge.

Die Operating Lease-Verträge für Flugzeuge haben Laufzeiten zwischen einem Jahr und neun Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit, zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

Die Mietverträge für Gebäude haben in der Regel Laufzeiten bis zu 25 Jahren. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind für 30 Jahre gemietet.

Folgende Beträge werden in den Folgeperioden fällig:

in Mio. €	2013	2014–2017	ab 2018
Flugzeuge	87	92	3 p. a.
Diverse Gebäude	264	989	225 p. a.
Übrige Mietverträge	78	277	67 p. a.
	429	**1 358**	**295 p. a.**
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	10	12	3 p. a.

Im Vorjahr wurden folgende Beträge aus Operating Lease-Verträgen genannt:

in Mio. €	2012	2013–2016	ab 2017
Flugzeuge	114	141	7 p. a.
Diverse Gebäude	227	848	195 p. a.
Übrige Mietverträge	64	226	49 p. a.
	405	**1 215**	**251 p. a.**
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	19	25	2 p. a.

Acht Flugzeuge sowie Reservetriebwerke, die Ende 2012 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns stehen, sind im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus diesen Verträgen, die Laufzeiten bis zu zehn Jahren haben, resultieren folgende Einzahlungen:

in Mio. €	2013	2014–2017	ab 2018
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	17	8	3 p. a.

Sieben Flugzeuge sowie Reservetriebwerke und immaterielle Vermögenswerte, die Ende 2011 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus den Verträgen resultierten folgende Einzahlungen:

in Mio. €	2012	2013 – 2016	ab 2017
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	18	10	3 p. a.

23 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2011	196	194	390
Kumulierte Abschreibungen	–	–5	–5
Buchwert 01.01.2011	**196**	**189**	**385**
Währungsdifferenzen	9	4	13
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	1	11	12
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	36	–27	9
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–1	–1
Gewinnausschüttungen	–17	–7	–24
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2011	**225**	**169**	**394**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	225	174	399
Kumulierte Abschreibungen	–	–5	–5
Buchwert 01.01.2012	**225**	**169**	**394**
Währungsdifferenzen	–3	–2	–5
Zugänge Konsolidierungskreis	–	1	1
Zugänge	27	0*	27
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	28	–7	21
Umbuchungen	–	10	10
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–12	–	–12
Gewinnausschüttungen	–21	–8	–29
Zum Verkauf vorgesehen	–	–1	–1
Abschreibungen	–	–6	–6
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2012	**244**	**156**	**400**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	244	167	411
Kumulierte Abschreibungen	–	–11	–11

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Buchwerte der assoziierten Unternehmen wurden wie im Vorjahr in einem Fall bei einem Wert von null Mio. EUR angehalten. Verluste bei assoziierten Unternehmen in Höhe von 9 Mio. EUR blieben unberücksichtigt.

24 Finanzielle Vermögenswerte nach Kategorien

Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2012

in Mio. €	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
Übrige Beteiligungen	–	–	413	–
Langfristige Wertpapiere	–	–	19	–
Ausleihungen	186	–	–	–
Langfristige Forderungen	847	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	127	–	141
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	3 527	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	112	–	103
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	3 530	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	1 436	–
Summe	**4 560**	**239**	**5 398**	**244**

Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2011

in Mio. €	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
Übrige Beteiligungen	–	–	898	–
Langfristige Wertpapiere	–	–	134	–
Ausleihungen	190	–	–	–
Langfristige Forderungen	386	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	155	–	188
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	3 437	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	144	–	270
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	3 111	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	887	–
Summe	**4 013**	**299**	**5 030**	**458**

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind neben zu Handelszwecken gehaltenen Vermögenswerten auch Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen von 178 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR) enthalten, deren Wertveränderungen nach einer entsprechenden Änderung des IAS 39 im Finanzergebnis zu erfassen sind. Darüber hinaus wurden keine finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zugeordnet.

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten setzt sich wie folgt zusammen:

2012

in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Beteiligungsergebnis	Übrige Finanzposten	**Nettoergebnis**
Ausleihungen und Forderungen	27	–142	–	–20	**–135**
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–101	**–101**
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	–	–	–	82	**82**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	710	–23	–	–9	**678**

2011

in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Beteiligungsergebnis	Übrige Finanzposten	**Nettoergebnis**
Ausleihungen und Forderungen	32	–86	–	–11	**–65**
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	23	**23**
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	–	–	–	–96	**–96**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	12	–63	–	–26	**–77**

Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien

In der nachfolgenden Tabelle sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte nach Bewertungskategorien gegliedert. Die Bewertungskategorien sind dabei folgendermaßen definiert:

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

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

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

Vermögenswerte zum 31.12.2012

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

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2011 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte nach Bewertungskategorien:

Vermögenswerte zum 31.12.2011

in Mio. €	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	**Gesamt**
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über GuV				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	299	–	299
Kurzfristige Wertpapiere	–	0*	0*	0*
Finanzielle Vermögenswerte über GuV gesamt	**–**	**299**	**0***	**299**
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**458**	**–**	**458**
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	787	–	–	787
Fremdkapitalinstrumente	662	2 396	6	3 064
	1 449	**2 396**	**6**	**3 851**
Vermögenswerte gesamt	**1 449**	**3 153**	**6**	**4 608**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungskategorie 3 zum 31.12.2012

in Mio. €	01.01.2012	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwertveränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge	**31.12.2012**
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	0*	0*	–	0*	0*
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6	0*	11	44	61
Gesamt	**6**	**0***	**11**	**44**	**61**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungskategorie 3 zum 31.12.2011

in Mio. €	01.01.2011	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwertveränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge	**31.12.2011**
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	4	4	–	–8	0*
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	20	3	0*	–17	6
Gesamt	**24**	**7**	**0***	**–25**	**6**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

25 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

Die übrigen Beteiligungen und langfristigen Wertpapiere zeigten in den Jahren 2012 und 2011 folgende Bewegungen:

in Mio. €	Anteile an nahestehenden Unternehmen	Beteiligungen	Wertpapiere des Anlagevermögens	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2011	327	979	250	1 556
Kumulierte Abschreibungen	–49	–129	0*	–178
Buchwert 01.01.2011	**278**	**850**	**250**	**1 378**
Währungsdifferenzen	1	0*	0*	1
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–
Zugänge	16	1	15	32
Umbuchungen	0*	–	–	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–
Abgänge	–5	–166	–131	–302
Zum Verkauf vorgesehen	–51	–	–	–51
Abschreibungen	–25	–1	0*	–26
Zuschreibungen	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2011	**214**	**684**	**134**	**1 032**
Anschaffungskosten am 01.01.2012	285	817	133	1 235
Kumulierte Abschreibungen	–71	–133	1	–203
Buchwert 01.01.2012	**214**	**684**	**134**	**1 032**
Währungsdifferenzen	3	0*	0*	3
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–
Zugänge	–	225	0*	225
Umbuchungen	–11	0*	–	–11
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–
Abgänge	–9	–684	–115	–808
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–	–
Abschreibungen	–9	–	–	–9
Zuschreibungen	–	–	0*	0*
Buchwert 31.12.2012	**188**	**225**	**19**	**432**
Anschaffungskosten am 31.12.2012	262	340	19	621
Kumulierte Abschreibungen	–74	–115	0*	–189

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Abgänge aus Beteiligungen entfallen mit insgesamt 634 Mio. EUR auf die Übertragung von 4,0 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. auf den Lufthansa Pension Trust sowie die Veräußerung von 3,61 Prozent der Anteile an Amadeus IT Holding S.A. über den Kapitalmarkt.

Beteiligungen sowie Wertpapiere sind, soweit ein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht, zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Für übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 21 Mio. EUR (Vorjahr: 20 Mio. EUR) und langfristige Wertpapiere mit einem Buchwert von 4 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) existiert kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen. Im Geschäftsjahr 2012 wurden übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 5 Mio. EUR verkauft, die zuvor nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand. Hieraus resultierte ein Gewinn von 7 Mio. EUR.

Von den Wertpapieren waren wie im Vorjahr 10 Mio. EUR als Sicherheit für Verbindlichkeiten begeben.

26 Langfristige Ausleihungen und Forderungen

Ausleihungen und Forderungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	104	51
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	928	524
Vorfinanzierte Mietobjekte	1	1
Emissionszertifikate	19	40
	1 052	**616**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der langfristigen Ausleihungen und Forderungen entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel verzinst sind beziehungsweise marktübliche Verzinsungen aufweisen.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Deutsche Lufthansa AG (einschließlich Regionalpartnern), SWISS und Austrian in der **„Erläuterung 17“** ab S. 154 des Konzernanhangs verwiesen.

Erhaltene Sicherheiten für sonstige Ausleihungen wiesen im Vorjahr einen beizulegenden Zeitwert von 3 Mio. EUR auf.

Die sonstigen Forderungen enthalten wie im Vorjahr erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 1 Mio. EUR.

Von den langfristigen Forderungen dienen 50 Mio. EUR (Vorjahr: 60 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

27 Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente, die sich als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren, weisen folgenden Saldo auf:

Derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Positive Marktwerte – langfristig	141	188
Positive Marktwerte – kurzfristig	103	270
Negative Marktwerte – langfristig	–57	–16
Negative Marktwerte – kurzfristig	–3	–20
	184	**422**

Sie entfallen auf folgende Sicherungsinstrumente:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Treibstoffpreissicherung	14	141
Devisensicherung	16	163
Zinssicherung	154	118

Die derivativen Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet werden, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Trading-Teil

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Positive Marktwerte – langfristig	127	155
Positive Marktwerte – kurzfristig	112	144
Negative Marktwerte – langfristig	–93	–39
Negative Marktwerte – kurzfristig	1	–17
	147	**243**

Die ausgewiesenen positiven und negativen Marktwerte entfallen auf Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 qualifizieren, sowie Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen. Unter den als nicht wirksamen Sicherungsgeschäften im Rahmen einer Sicherungsbeziehung ausgewiesenen Sachverhalte werden unter anderem Zins-/Währungs-Swapgeschäfte erfasst. Diese Geschäfte stehen in einem eindeutigen Sicherungszusammenhang mit bestehenden Grundgeschäften wie insbesondere festverzinslichen Finanzschulden in Fremdwährung. Ausschließlich aufgrund der Effektivitätskriterien des IAS 39 können diese Zins-/Währungs-Swapgeschäfte nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte ausgewiesen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

28 Vorräte

Vorräte

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	527	512
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	111	108
Geleistete Anzahlungen	1	0*
	639	**620**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Vorräte im Wert von 16 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) sind als Kreditsicherheiten verpfändet.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2012 insgesamt 712 Mio. EUR (Vorjahr: 681 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 505 Mio. EUR (Vorjahr: 495 Mio. EUR) sind zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Verkaufskosten („Nettoveräußerungswert") angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zum Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 184 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 35 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) vorgenommen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 12 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	76	92
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	2	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	2 670	2 744
	2 748	**2 838**
davon aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(101)	(151)
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	136	165
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	6
Sonstige Forderungen	643	428
Emissionszertifikate	51	–
	830	**599**
Summe	**3 578**	**3 437**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Forderungen entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Deutsche Lufthansa AG (einschließlich Regionalpartnern), SWISS und Austrian in der „Erläuterung 17" ab S. 154 des Konzernanhangs verwiesen.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhaltene Sicherheiten weisen wie im Vorjahr einen beizulegenden Zeitwert von 1 Mio. EUR auf.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen waren im Vorjahr 8 Mio. EUR als Kreditsicherheiten begeben.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

30 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen vorausbezahlte Mieten und Versicherungsprämien, die Folgeperioden betreffen.

31 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich nahezu ausschließlich um Rentenpapiere, Genussscheine sowie Anteile an Geldmarktfonds. Sie sind zum beizulegenden Zeitwert, fast vollständig abgeleitet aus öffentlich zugänglichen Marktpreisen an aktiven Märkten, angesetzt.

32 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Euro-Guthaben bei Kreditinstituten waren zum Bilanzstichtag bei verschiedenen Banken überwiegend zu Zinssätzen von 0,15 Prozent (Vorjahr: zwischen 0,4 und 1,5 Prozent) verzinst. USD-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 0,15 Prozent (Vorjahr: 0,4 Prozent), Guthaben in Schweizer Franken zu einem durchschnittlichen Zinssatz von 0,16 Prozent (Vorjahr: 0,35 Prozent) angelegt.

Von den Guthaben bei Kreditinstituten waren 5 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) als Sicherheiten für Verbindlichkeiten begeben.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

33 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum Jahresende 2012 werden insbesondere drei Boeing B747-400, ein Airbus A340-300, fünf B737-800, eine Boeing B737-300 und zwei Airbus A319-100 mit einem Buchwert von insgesamt 105 Mio. EUR als zum Verkauf stehende Vermögenswerte ausgewiesen. Auf diese Vermögenswerte sowie weitere Flugzeuge und sonstige Vermögenswerte, siehe dazu „Erläuterung 9" auf S. 150, entfielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 144 Mio. EUR.

Im Vorjahr enthielt diese Position vor allem die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte der British Midland Ltd., die sich wie folgt zusammensetzten:

in Mio. €	
Immaterielle Vermögenswerte	255
Flugzeuge und Reservetriebwerke	99
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	17
Übriges Sachanlagevermögen	8
Finanzanlagen	47
Sonstige Vermögensgewerte	150
	576

Die immateriellen Vermögenswerte entfielen mit 239 Mio. EUR auf Slots und mit 15 Mio. EUR auf den Markennamen der bmi. Die Finanzanlagen betrafen mit 37 Mio. EUR eine 59,38-prozentige Beteiligung an der British Mediterranean Airways Ltd.

Auf die immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen waren im Geschäftsjahr 2011 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 150 Mio. EUR vorgenommen worden, die im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen wurden.

Mit diesen Vermögenswerten standen im Vorjahr folgende, ebenfalls gesondert in der Bilanz ausgewiesene Schulden in Verbindung:

in Mio. €	
Sonstige Rückstellungen	153
Finanzschulden	69
Übrige Verbindlichkeiten	403
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	65
	690

Unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten waren im Vorjahr zudem Vermögenswerte mit einem Buchwert von 32 Mio. EUR aus der Abspaltung und dem Verkauf des Privatkundengeschäfts der AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH erfasst. Mit diesem Verkauf standen Schulden in Höhe von 26 Mio. EUR in Verbindung.

Im Vorjahr enthielt die Position darüber hinaus zwei Boeing B747-400, zwei Airbus A340-300, sechs Boeing B737-300, ein Airbus A330-300, drei Canadair Regional Jet 200 und fünf Avro RJ mit einem Buchwert von insgesamt 64 Mio. EUR. Auf diese Vermögenswerte entfielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 52 Mio. EUR. Für hier ausgewiesene Vermögenswerte erhaltene Sicherheiten wiesen im Vorjahr einen beizulegenden Zeitwert von 8 Mio. EUR auf.

PASSIVA

34 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.177,5 Mio. EUR. Das Grundkapital ist in 459.947.000 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 Bareinlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgenommen werden. Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, im Falle der Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien insgesamt 10 Prozent des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen und der Ausgabebetrag den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 wurde der Vorstand bis zum 2. Mai 2016 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 234.464.035,80 EUR durch Ausgabe von bis zu 91.587.514 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

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

in 2007, einer Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2008 zu einem Gesamtbetrag von 205 TEUR und am 4. Januar 2010 in Höhe von 43.458 TEUR bestanden zum 31. Dezember 2011 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 verbrieften. Am 4. Januar 2012 erfolgte die Tilgung des ausstehenden Restbetrags in bar. Es besteht danach noch bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital I) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97.644.615,68 EUR durch Ausgabe von 38.142.428 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 24. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 23. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG am 28. August 2012 und am 6. November 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 19. September 2012 beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 24. April 2009 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 606.559 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 1.552.791,04 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 8. November 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Zur Ausgabe weiterer neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand am 19. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 19. September 2012 beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 1.402.869 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2012 gegen Bareinlage um 3.591.344,64 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 24. September 2012 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2012 noch 19.855.864,32 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung 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 derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen.

Im Geschäftsjahr 2012 hat die Deutsche Lufthansa AG insgesamt 99.917 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 12,13 EUR erworben. Dies entspricht 0,02 Prozent vom Grundkapital.

Die erworbenen beziehungsweise durch Kapitalerhöhung entstandenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.402.869 Aktien wurden an Mitarbeiter der Lufthansa AG und 39 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2011 zum Kurs von 9,65 EUR übertragen.
- 704.172 Aktien wurden als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2012 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 24 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 12,14 EUR übertragen.
- 1.152 Aktien wurden noch aus der leistungsorientierten variablen Vergütung des Jahres 2011 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter zum Kurs von 10,40 EUR übertragen.

1.152 Aktien wurden zum Kurs von 10,23 EUR wieder veräußert.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

Zusätzliche Angaben zur Entwicklung des Eigenkapitals

Der Lufthansa Konzern verfolgt weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 30 Prozent, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für seine Wachstumsziele sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betrugen zum 31. Dezember 2012 und 2011:

in Mio. €	**31.12.2012**	31.12.2011
Eigenkapital	8 298	8 044
In % der Bilanzsumme	29,2	28,6
Fremdkapital	20 121	20 037
In % der Bilanzsumme	70,8	71,4
Gesamtkapital	**28 419**	**28 081**

Im Geschäftsjahr 2012 stieg die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte auf 29,2 Prozent. Diese Zunahme ist bei einer nur leicht um 1,2 Prozent gestiegenen Bilanzsumme im Wesentlichen auf den Anstieg des bilanziellen Eigenkapitals um 254 Mio. EUR auf 8,3 Mrd. EUR zurückzuführen.

Lufthansa unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen. Verpflichtungen zur Ausgabe von Aktien bestanden bis 4. Januar 2012 in Zusammenhang mit den Rechten aus der Wandelanleihe. Diese wurde am 4. Januar 2012 vollständig zurückgezahlt. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen zum bedingten Kapital.

35 Mitteilungen zur Eigentümerstruktur

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 13. Januar 2012

Die Templeton Global Advisors Limited, Nassau, Bahamas, hat uns am 11. Januar 2012 folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der Templeton Global Advisors Limited, Nassau, Bahamas, hat am 10. Januar 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,0001 Prozent (22.897.430 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,0001 Prozent (22.897.430 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 15. Mai 2012

Die BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien, hat uns namens und mit Vollmacht der nachfolgenden Gesellschaft am 10. Mai 2012 folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Advisors Holdings, Inc., New York, USA, hat am 4. Mai 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,10 Prozent (14.208.087 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,10 Prozent (14.208.087 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 15. Mai 2012

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns am 10. Mai 2012 folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat am 4. Mai 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,22 Prozent (23.884.103 Stimmrechte).

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG (Korrektur) vom 16. Mai 2012

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns am 16. Mai 2012 folgende Korrektur zu ihrer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 10. Mai 2012 mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat am 4. Mai 2012 die Schwellen von 3 Prozent und 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,71 Prozent (26.154.103 Stimmrechte). Davon sind ihr 0,49 Prozent (2.270.000 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WpHG zuzurechnen.

Die Korrektur bezieht sich auf die Überschreitung auch der 3 Prozent-Schwelle sowie eine Erhöhung der Gesamtstimmrechtsanzahl aufgrund einer Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 16. Mai 2012

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns am 11. Mai 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat am 7. Mai 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 0 Prozent (0 Stimmrechte).

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 29. Mai 2012

Die BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien, hat uns namens und mit Vollmacht der nachfolgenden Gesellschaften am 23. Mai 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock, Inc., New York, USA, hat am 17. Mai 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,43 Prozent (24.867.830 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,43 Prozent (24.867.830 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 17. Mai 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,38 Prozent (24.650.289 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,38 Prozent (24.650.289 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 17. Mai 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,38 Prozent (24.650.289 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,38 Prozent (24.650.289 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock International Holdings, Inc., New York, USA, hat am 17. Mai 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,40 Prozent (15.559.272 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,40 Prozent (15.559.272 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BR Jersey International Holdings, L.P., St. Helier, Jersey, Channel Islands, hat am 17. Mai 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,40 Prozent (15.559.272 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,40 Prozent (15.559.272 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Group Limited, London, Großbritannien, hat am 17. Mai 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,26 Prozent (14.914.270 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,26 Prozent (14.914.270 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG (Korrektur) vom 30. Mai 2012

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns am 29. Mai 2012 folgende Korrektur zu ihrer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 11. Mai 2012 mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, Deutschland, hat am 7. Mai 2012 die Schwellen von 3 Prozent und 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 0 Prozent (0 Stimmrechte).

Die Korrektur bezieht sich auf die Unterschreitung auch der 3 Prozent-Schwelle.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 29. Juni 2012

Die BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien, hat uns namens und mit Vollmacht der nachfolgenden Gesellschaft am 27. Juni 2012 folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Group Limited, London, Großbritannien, hat am 20. Juni 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG unterschritten und betrug zu diesem Tag 2,78 Prozent (12.724.789 Stimmrechte). Davon sind ihr 2,78 Prozent (12.724.789 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 31. Juli 2012

Die BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien, hat uns namens und mit Vollmacht der BlackRock Group Limited, London, Großbritannien, am 30. Juli 2012 folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Group Limited, London, Großbritannien, hat am 24. Juli 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,13 Prozent (14.349.331 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,13 Prozent (14.349.331 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 20. August 2012

Die Mackenzie Financial Corporation, Toronto, Kanada, hat uns am 16. August 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der Mackenzie Financial Corporation, Toronto, Kanada, hat am 14. August 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,01 Prozent (13.782.984 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,01 Prozent (13.782.984 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 31. August 2012

Die Templeton Growth Fund, Inc., Maryland, USA, hat uns am 30. August 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der Templeton Growth Fund, Inc., Maryland, USA, hat am 28. August 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,0855 Prozent (14.129.602 Stimmrechte).

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 21. November 2012

Die Capital Research and Management Company, Los Angeles, USA, hat uns am 16. November 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der Capital Research and Management Company, Los Angeles, USA, hat am 12. November 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft überschritten und betrug zu diesem Tag 5,12 Prozent (23.540.259 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,12 Prozent (23.540.259 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Von diesem Stimmrechtsanteil in Höhe von 23.540.259 Stimmrechten werden unter anderem Stimmrechte von der EuroPacific Growth Fund, Los Angeles, USA, als Aktionär mit einem Stimmrechtsanteil von 3 Prozent oder mehr an der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, zugerechnet.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 21. November 2012

Die The Capital Group Companies, Inc., Los Angeles, USA, hat uns am 19. November 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der The Capital Group Companies, Inc., Los Angeles, USA, hat am 12. November 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft überschritten und betrug zu diesem Tag 5,12 Prozent (23.540.259 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,12 Prozent (23.540.259 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 und Satz 3 WpHG zuzurechnen. Von diesem Stimmrechtsanteil in Höhe von 23.540.259 Stimmrechten werden unter anderem Stimmrechte von der EuroPacific Growth Fund, Los Angeles, USA, als Aktionär mit einem Stimmrechtsanteil von 3 Prozent oder mehr an der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, zugerechnet.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 28. November 2012

Der EuroPacific Growth Fund („EUPAC"), Los Angeles, USA, hat uns am 27. November 2012 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der EuroPacific Growth Fund („EUPAC"), Los Angeles, USA, hat am 22. November 2012 die Schwelle von 5 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 5,13 Prozent (23.601.839 Stimmrechte).

Der EuroPacific Growth Fund ist ein Investmentfonds der The Capital Group Companies, Inc.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG vom 7. Januar 2013

Die BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien, hat uns am 3. Januar 2013 folgendes mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der BlackRock Investment Management (UK) Limited, London, Großbritannien, hat am 28. Dezember 2012 die Schwelle von 3 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug zu diesem Tag 3,05 Prozent (14.016.411 Stimmrechte). Davon sind ihr 3,05 Prozent (14.016.411 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

36 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer Wandelanleihe. Im Geschäftsjahr 2012 wurden wie im Vorjahr keine Wandlungsrechte genutzt. Die Wandelanleihe wurde am 4. Januar 2012 vollständig in bar getilgt. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. EUR, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income")

in Mio. €	**2012**	2011
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („Other Comprehensive Income") nach Ertragsteuern		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	–7	81
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen / Verlusten	2	–
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten		
Gewinne / Verluste der Periode	286	–176
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen / Verlusten	–656	12
Folgebewertung von Cashflow Hedges		
Gewinne / Verluste der Periode	38	766
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen / Verlusten	–291	–720
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	–69	63
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen		
Gewinne / Verluste der Periode	–5	2
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen / Verlusten	–5	–
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–1	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	95	–35
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	**–613**	**–6**

Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („OCI“) erfassten Ertragsteuern

	2012			2011		
in Mio. €	**Wert vor Ertragsteuern**	**Steueraufwand / -ertrag**	**Wert nach Ertragsteuern**	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand / -ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	–5	–	–5	81	–	81
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	–370	3	–367	–164	3	–161
Folgebewertung von Cashflow Hedges	–322	92	–230	109	–38	71
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	–10	–	–10	2	–	2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–1	–	–1	1	–	1
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge („OCI“)	**–708**	**95**	**–613**	**29**	**–35**	**–6**

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist der Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals zu entnehmen.

37 Pensionsrückstellungen

Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen. Für Mitarbeiter, die vor 1995 in den Konzern eingetreten waren, wurde zunächst die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder als Betriebsrentenzusage fortgeführt. Mit den im Jahr 2003 abgeschlossenen Tarifverträgen zur Vereinheitlichung der betrieblichen Altersversorgung für das Boden- und Kabinenpersonal wurde die betriebliche Versorgungszusage für Mitarbeiter des Boden- und Kabinenpersonals, im Rahmen der Tarifvereinbarung vom 4. Dezember 2004 auch für Mitarbeiter des Cockpit-Personals, auf einen Durchschnittsgehaltsplan umgestellt. Die Zusage entspricht nunmehr der auch bisher schon für die Mitarbeiter, die nach 1994 neu eingestellt wurden, gültigen Versorgung. Dabei wird jährlich in Abhängigkeit von Vergütung und Lebensalter ein Rentenbaustein erdient und die Altersrente als Summe der Rentenbausteine definiert. Nach IAS 19 sind diese Zusagen als leistungsorientierte Zusagen einzustufen und dementsprechend im Verpflichtungsumfang und bei den Kosten berücksichtigt.

Mitarbeitern des Bordpersonals wird zusätzlich eine Übergangsversorgung zugesagt, die den Zeitraum ab Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Einsetzen der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgung hängt vom Endgehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne).

Darüber hinaus bestehen innerhalb des Konzerns beitragsorientierte Versorgungszusagen, deren Leistungen vollständig durch Beiträge an einen externen Versorgungsträger finanziert werden. Lufthansa trägt aus diesen Zusagen keinerlei finanzielle oder aktuarielle Risiken. Im Jahr 2012 beliefen sich die Beiträge in beitragsorientierte Pläne auf 397 Mio. EUR (Vorjahr: 376 Mio. EUR).

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt für die inländischen Pläne durch Planvermögen und bzgl. der übersteigenden Beträge über Pensionsrückstellungen. Die zugesagten Leistungen werden jährlich unter Anwendung des Verfahrens der laufenden Einmalprämie (Projected Unit Credit-Methode) bewertet. Im Geschäftsjahr 2004 war mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung künftiger Rentenzahlungen und dessen Übertragung an den Lufthansa Pension Trust mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen innerhalb von 10 bis 15 Jahren begonnen worden. Im Geschäftsjahr 2012 wurden für die Mitarbeiter weitere Mittel in Höhe von 588 Mio. EUR dotiert, insgesamt sind damit bereits 5.458 Mio. EUR an den Trust übertragen worden.

Darüber hinaus besteht zur Finanzierung inländischer leistungsorientierter Zusagen weiteres externes Planvermögen von zum Bilanzstichtag 140 Mio. EUR. In dieses Planvermögen wurden im Geschäftsjahr 2012 insgesamt 25 Mio. EUR dotiert.

Für die Mitarbeiter im Ausland bestehen ebenfalls Ansprüche auf Alters- und zum Teil auf medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Dienstzugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Mit dem Erwerb der Swiss International Air Lines im Geschäftsjahr 2007 wurden Pensionsverpflichtungen übernommen, die zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, sogenannte Sammelstiftungen, finanziert.

Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die 10-Prozent-Korridor-Regel angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie 10 Prozent des Verpflichtungsumfangs beziehungsweise 10 Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens nicht übersteigen. Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst.

Der Ermittlung der Pensionsverpflichtungen wurden folgende Prämissen zu Grunde gelegt:

Versicherungsmathematische Annahmen

in %	**31.12.2012**	31.12.2011	31.12.2010
Zinssatz Inland	3,5	4,5	5,0
Gehaltssteigerungstrend Inland	2,75	2,75	2,75
Rentensteigerungstrend Inland	1,0 bis 2,75	1,0 bis 2,75	1,0 bis 2,75
Zinssätze Ausland	2,0 bis 4,25	2,5 bis 5,0	2,75 bis 5,75
Gehaltssteigerungstrends Ausland	1,0 bis 4,0	1,0 bis 4,0	1,5 bis 5,0
Rentensteigerungstrends Ausland	0,0 bis 3,0	0,0 bis 3,5	0,0 bis 3,7
Krankenkostentrend Rentner Ausland	5,0 bis 6,0	5,0 bis 7,0	7,5
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens Inland *	5,2	5,2	5,2
Erwartete Erträge des externen Planvermögens Ausland	2,0 bis 7,5	2,5 bis 8,3	2,4 bis 8,3

* Seit 2008 Nachsteuerzins.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden im Inland seit dem 31. Dezember 2005 die Richttafeln Heubeck 2005 G verwendet, die Fluktuationswahrscheinlichkeit wurde alters- und geschlechtsspezifisch geschätzt.

Die Festlegung des erwarteten Ertrags aus dem Planvermögen folgt grundsätzlich der Anlagenpolitik des Plans in Bezug auf die Zusammensetzung der Anlageklassen. Die erwartete Verzinsung von Eigenkapitaltiteln berücksichtigt die historische Verzinsung, künftige Inflationsraten, erwartete Dividenden und das ökonomische Wachstum. Die erwarteten Erträge aus festverzinslichen Anlagen basieren auf dem gegenwärtigen Zinsniveau für langfristige Wertpapiere, gegebenenfalls korrigiert um einen Risikoabschlag. Die erwarteten Erträge aus Immobilienvermögen entsprechen denen von Eigenkapitaltiteln. Für sonstige Anlagen, in der Regel Bankguthaben, wurde das Zinsniveau für kurzfristige Geldanlagen zum Bilanzstichtag angesetzt.

Bei Erhöhung beziehungsweise Minderung des angenommenen Krankenkostentrends für Rentner um 1 Prozent ergeben sich folgende Auswirkungen:

in Tsd. €	Erhöhung um 1 Prozent	Minderung um 1 Prozent
Dienstzeit- und Zinsaufwand	+18	–17
Verpflichtung aus medizinischen Versorgungsleistungen	+456	–449

Der Barwert der Pensionsverpflichtungen und die beizulegenden Zeitwerte des Planvermögens betrugen zum Bilanzstichtag:

in Mio. €	**31.12.2012**	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen Inland	11 180	8 850	5 485	4 730	4 081
Planvermögen Inland	6 499	5 363	4 805	3 921	3 445
Unter- (+) / Überdeckung (–)	**4 681**	**3 487**	**680**	**809**	**636**
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen Ausland	3 456	3 768	3 266	2 726	1 712
Planvermögen Ausland	2 678	2 823	2 682	2 212	1 476
Unter- (+) / Überdeckung (–)	**778**	**945**	**584**	**514**	**236**
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	**421**	**323**	**2 411**	**2 157**	**1 961**

Das Portfolio der externen Planvermögen setzt sich zum Bilanzstichtag 2012 wie folgt zusammen:

	Planvermögen Inland		Planvermögen Ausland	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Aktien	2 073	31,9	934	34,9
Renten, Anleihen	2 931	45,1	1 051	39,2
Immobilien	–	–	450	16,8
Sonstiges	1 495	23,0	243	9,1
	6 499	**100,0**	**2 678**	**100,0**

Der tatsächliche Gewinn aus dem Planvermögen betrug im Geschäftsjahr 2012 758 Mio. EUR (Vorjahr: Verlust von 85 Mio. EUR).

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

in Mio. €	**2012**	2011
Vortrag 01.01.	12 941	11 162
Währungsdifferenzen Vortrag	9	92
Zugänge aus Unternehmenserwerben	–	1
Laufender Dienstzeitaufwand	474	400
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	3	27
Zinsaufwand	515	514
Beiträge der Planteilnehmer	61	34
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste	2 318	994
Rentenzahlungen	–435	–319
Plankürzungen / Abgeltungen	–873	–2
Sonstige*	44	38
Stand 31.12.	**15 057**	**12 941**

Entwicklung des Planvermögens zu beizulegenden Zeitwerten

in Mio. €	**2012**	2011
Vortrag 01.01.	8 186	7 487
Währungsdifferenzen Vortrag	9	73
Erwartete Erträge aus Planvermögen	380	367
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste	378	–452
Beiträge der Planteilnehmer	61	34
Beiträge des Arbeitgebers	730	736
Rentenzahlungen	–82	–95
Plankürzungen/Abgeltungen	–522	–
Sonstige*	37	36
Stand 31.12.	**9 177**	**8 186**

* Die Beträge entfallen auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

Die innerhalb der Entwicklungen des Barwerts der Pensionsverpflichtungen und des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens zu verzeichnenden erheblichen Rückgänge aus Plankürzungen/Abgeltungen resultieren größtenteils aus der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi sowie aus den im Rahmen des Flugbetriebsübergangs der Austrian Airlines auf die Tyrolean Airways vereinbarten Anpassungen der Altersversorgungsregelungen für das Bordpersonal der Austrian Airlines. Der Anstieg der Rentenzahlungen von – vermindert um die aus Planvermögen geleisteten Zahlungen – 129 Mio. EUR ist nahezu ausschließlich auf Zahlungen im Zusammenhang mit der Abgeltung der Pensionsverpflichtungen der bmi zurückzuführen.

Finanzierungsstand

in Mio. €	**2012**	2011
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	421	323
Barwert fondsfinanzierter Pensionsverpflichtungen Ausland	3 456	3 768
Barwert fondsfinanzierter Pensionsverpflichtungen Deutschland	11 180	8 850
Externes Planvermögen Ausland	–2 678	–2 823
Externes Planvermögen Deutschland	–6 499	–5 363
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	–4 464	–2 839
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	68	73
„Unechte“ Vermögensüberhänge	592	176
	2 076	**2 165**

Die Veränderung des Finanzierungsstands gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Absenkung des Zinssatzes auf inländische Pensionsverpflichtungen sowie gegenläufig dazu aus den Dotierungen in inländisches und ausländisches Planvermögen.

In den Geschäftsjahren 2012 und 2011 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

Pensionsrückstellungen

in Mio. €	**2012**	2011
Vortrag 01.01.	2 165	2 571
Währungsdifferenz Vortrag	1	6
Änderung Konsolidierungskreis	6	1
Gezahlte Renten	–353	–224
Zuführung	575	609
Dotierung von Planvermögen / Mitarbeiterwechsel	–318	–798
Stand 31.12.	**2 076**	**2 165**

Zusätzlich zu den rückstellungsmindernd erfassten Dotierungen werden weitere Planvermögen von insgesamt 592 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR) gemäß IAS 19 als „unechte“ Vermögensüberhänge auf der Aktivseite der Konzernbilanz ausgewiesen.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Aufwand aus der Dotierung der Pensionsrückstellung setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	**2012**	2011
Dienstzeitaufwand	474	400
Amortisierte versicherungsmathematische Verluste	104	40
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne	–	–
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–0*	24
Plankürzungen/-abgeltungen	–138	–2
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	515	514
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	–380	–367
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung („Asset Ceiling“)	–	–
	575	**609**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Dienstzeitaufwand und die amortisierten versicherungsmathematischen Verluste/Gewinne werden als Personalaufwand, die Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen, gemindert um den erwarteten Ertrag des externen Planvermögens, als Zinsaufwand ausgewiesen.

Die erfahrungsbedingten Anpassungen betrugen, bezogen auf die Pensionsverpflichtungen beziehungsweise das Planvermögen:

Erfahrungsbedingte Anpassungen

in Mio. €	**2012**	2011	2010	2009	2008
Pensionsverpflichtungen	–20	+22	–111	–139	+122
Planvermögen	+382	–452	+111	+132	–1 006
Gesamt	**+402**	**–474**	**+222**	**+271**	**–1 128**

In der Tabelle bedeutet ein negatives Vorzeichen bei den Pensionsverpflichtungen eine Verminderung der Verpflichtung und daher einen Gewinn. Ein positives Vorzeichen beim Planvermögen bedeutet ebenfalls einen Gewinn. In der Gesamtsumme bedeutet ein positives Vorzeichen einen Gesamtgewinn.

Im Geschäftsjahr 2013 werden voraussichtlich 983 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden. Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind.

38 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2012			31.12.2011		
in Mio. €	**Gesamt**	**Langfristig**	**Kurzfristig**	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	25	8	17	23	4	19
Übrige Personalkosten	302	249	53	311	250	61
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	52	–	52	–	–	–
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	160	88	72	207	130	77
Umweltlastensanierungen	30	26	4	30	26	4
Prozesse	109	12	97	117	24	93
Restrukturierungen/Abfindungen	116	39	77	24	1	23
Festpreis Kundenverträge Technik	106	25	81	94	23	71
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	264	82	182	261	63	198
Gewährleistungen	27	–	27	38	0*	38
Übrige Rückstellungen	306	57	249	291	57	234
Summe	**1 497**	**586**	**911**	**1 396**	**578**	**818**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgratifikationen, aus variablen Vergütungsanteilen und sonstigen kurzfristigen Verpflichtungen. In den Rückstellungen für Restrukturierung/Abfindungen sind insbesondere Aufwendungen aus den im Rahmen des Programms SCORE geplanten Maßnahmen enthalten. Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind. Rückstellungen für Umweltlastensanierung werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen. Rückstellungen für laufende Prozesse sind unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Im Geschäftsjahr 2012 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse	Restrukturierungen / Abfindungen
Stand 01.01.2012	23	311	–	207	30	117	24
Änderung Konsolidierungskreis	1	0*	–	1	–	–	0*
Währungsdifferenzen	–	–2	0*	0*	0*	–1	0*
Verbrauch	–52	–72	–	–70	–1	–31	–16
Zuführung / Neubildung	59	39	52	20	0*	31	109
Zinseffekte	–6	25	–	4	1	1	0*
Auflösung	0*	–3	–	–1	–	–20	–1
Umgliederungen	0*	4	–	–1	–	12	0*
Stand 31.12.2012	**25**	**302**	**52**	**160**	**30**	**109**	**116**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

in Mio. €	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Operating Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	**Summe**
Stand 01.01.2012	94	261	38	291	**1 396**
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	0*	0*	**2**
Währungsdifferenzen	0*	–4	0*	0*	**–7**
Verbrauch	–53	–99	–17	–86	**–497**
Zuführung / Neubildung	62	96	7	107	**582**
Zinseffekte	1	2	–	1	**29**
Auflösung	–3	–2	–1	–23	**–54**
Umgliederungen	5	10	–	16	**46**
Stand 31.12.2012	**106**	**264**	**27**	**306**	**1 497**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

Finanzierungsstand

in Mio. €	**2012**	2011
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	167	165
Externes Planvermögen	–142	–142
	25	**23**

Im Jahr 2005 sind zur Insolvenzversicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt wird, 97 Mio. EUR, in den Jahren 2007 und 2009 weitere 39 Mio. EUR beziehungsweise 2 Mio. EUR an ein externes Treuhandvermögen übertragen worden. Dieses ausgelagerte Vermögen, das die Anforderungen an Planvermögen erfüllt und daher den Nettoverpflichtungsumfang entsprechend mindert, wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet.

Der Ermittlung der Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen wurden folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

Annahmen

in %	**2012**	2011	2010	2009
Zinssatz	1,26	2,5	2,2	5,5
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	2,0	2,2	3,1	3,2

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

in Mio. €	2014	2015	2016	2017 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	27	25	20	20
Umweltlastensanierung	4	4	4	16
Restrukturierung/ Abfindung	15	18	6	0*
Festpreis Kundenverträge Technik	22	2	2	–
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	45	16	3	18
Übrige Rückstellungen	38	37	5	43

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2011 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

in Mio. €	2013	2014	2015	2016 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	54	12	27	51
Umweltlastensanierung	4	4	4	19
Restrukturierung/ Abfindung	0*	7	7	0*
Festpreis Kundenverträge Technik	17	5	1	1
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	41	20	4	1
Übrige Rückstellungen	51	38	9	45

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

39 Finanzielle Verbindlichkeiten nach Kategorien

Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2012

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	–	–	6 910
Derivative Finanzinstrumente	92	60	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	2 784
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1 645
Summe	**92**	**60**	**11 339**

Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2011

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	–	–	6 424
Derivative Finanzinstrumente	56	36	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	2 805
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1 550
Summe	**56**	**36**	**10 779**

Für die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente erfolgte die Bewertung auf Basis beobachtbarer Marktdaten.

40 Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich aus einem langfristigen Teil, der eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweist, und einem unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Teil mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr zusammen. Die Gesamtsumme ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Finanzschulden 31.12.2012

in Mio. €	**Gesamt**	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	2 312	1 819	493
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 507	1 340	167
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 091	2 788	303
	6 910	**5 947**	**963**

Finanzschulden 31.12.2011

in Mio. €	**Gesamt**	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	2 119	2 112	7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 456	1 171	285
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	2 849	2 525	324
	6 424	**5 808**	**616**

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen ihren Börsennotierungen. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

Finanzschulden	**31.12.2012**		31.12.2011	
in Mio. €	**Buchwert**	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Anleihen	2 312	2 563	2 119	2 383
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 507	1 555	1 456	1 492
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 091	3 372	2 849	3 098
	6 910	**7 490**	**6 424**	**6 973**

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 529 Mio. EUR (Vorjahr: 709 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2012 noch im Geschäftsjahr 2011 sind Zahlungsverpflichtungen unter den genannten Darlehensverträgen nicht beziehungsweise nur verzögert erfüllt worden.

Die Leasingverbindlichkeiten und sonstigen Darlehen stehen ausschließlich in Zusammenhang mit den unter „Erläuterung 22“ ab S. 160 geschilderten Finanzierungsleasingverträgen und den unter „Erläuterung 19“ auf S. 158 beschriebenen Flugzeugfinanzierungen.

41 Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	**31.12.2012**	31.12.2011
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	2	0*
Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	196	128
	198	**128**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der finanziellen Verbindlichkeiten entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel beziehungsweise marktüblich verzinst sind.

42 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	**31.12.2012**	31.12.2011
Erhaltene Anzahlungen	5	7
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	722	718
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	436	431
	1 163	**1 156**

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält mit 703 Mio. EUR (Vorjahr: 695 Mio. EUR) abzugrenzende Beträge für Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen. Unter den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen von 421 Mio. EUR (Vorjahr: 418 Mio. EUR) erfasst.

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten wie im Vorjahr mit 4 Mio. EUR Materialherausgabeverpflichtungen und mit 8 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) den Langfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung von Vorstand, Führungskräften und außertariflichen Mitarbeitern sind. In den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind weitere 10 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) enthalten.

Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren Lufthansa und weitere beteiligte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 Prozent für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Die gewährten Optionspakete 2010, 2011 und 2012 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Im Zuge der Verlängerung der Laufzeit für das Programm 2011 von drei auf vier Jahre wurde im Rahmen des Optionspakets 2011 eine Performance-/Outperformance-Option nach drei wie auch zusätzlich eine Performance-/Outperformance-Option nach vier Jahren gewährt.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft, während die Performance-Option an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie gebunden ist. Aus der Outperformance-Option erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung. Bei einer Outperformance von mehr als 20 Prozent ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Aus der Performance-Option 2010 und der nach drei Jahren ausübbaren Performance-Option 2011 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 29 Prozent verbessert. Diese ist für die Performance-Option 2010 bei mehr als 45 Prozent (außertarifliche Mitarbeiter 44 Prozent) auf einen Maximalbetrag begrenzt. Für die nach drei Jahren ausübbare Performance-Option 2011 ist die Barzahlung bei mehr als 43 Prozent (außertarifliche Mitarbeiter 44 Prozent) auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der nach vier Jahren ausübbaren Performance-Option 2011 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 38 Prozent verbessert. Diese ist für den Vorstand bei mehr als 58 Prozent, bei Führungskräften bei mehr als 56 Prozent und bei außertariflichen Mitarbeitern bei mehr als 57 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der nach vier Jahren ausübbaren Performance-Option 2012 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 35 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 53 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt.

Programme 2010, 2011 und 2012 Outperformance-Option

	€ je Prozentpunkt ab 1 %	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	1 000	20 000
Führungskräfte	400	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter (je 5 P.)	200	1 000

Programme 2010 und 2011 (nach drei Jahren) Performance-Option

	€ je Performancestufe ab 29 % Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 000 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

Programm 2011 (nach vier Jahren) Performance-Option

	€ je Performancestufe ab 38 % Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 000 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

Programm 2012 (nach vier Jahren) Performance-Option

	€ je Performancestufe ab 35 % Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 250 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

Die Laufzeit des Programms 2010 beträgt drei Jahre. Die Laufzeit des Programms 2011 beträgt mit zwei Ausübungsterminen drei beziehungsweise vier Jahre. Die Laufzeit des Programms 2012 beträgt vier Jahre.

Alle Optionen sind jeweils im letzten Jahr der Laufzeit zu einem festgelegten Zeitpunkt ausübbar. Die (Out)Performanceabrechnung erfolgt in allen Programmen nach dem „Total Shareholder Return-Prinzip". Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Die Outperformance-Option des Jahres 2009 für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter wurde im Geschäftsjahr 2012 zur Ausübung fällig. Aus der Outperformance-Option 2009 wurden insgesamt 6 Mio. EUR ausgezahlt. Aus der Performance-Option 2009 erfolgte wegen Unterschreiten des Schwellenwerts von 33 Prozent keine Auszahlung.

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2012 und 2011 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

	2012		2011	
	Anzahl an Optionen / Optionspaketen	**Barausgleich in Tsd. €**	Anzahl an Optionen / Optionspaketen	Barausgleich in Tsd. €
Ausstehende Optionen zum 01.01.	16 009	–	10 329	–
Gewährte Optionen	4 183	–	8 881	–
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	197	–	6	–
Ausgeübte Optionen	3 408	6 367	3 195	4 764
Ausstehende Optionen zum 31.12.	16 587	–	16 009	–

Zum 1. Januar 2012 haben Vorstand, Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeiter im Rahmen der Programme insgesamt 2.954.982 Aktien, zum 31. Dezember 2012 insgesamt 2.998.331 Aktien gehalten.

Die beizulegenden Zeitwerte der insgesamt neun noch laufenden Optionsprogramme wurden mit Hilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionsrechte als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt.

Insgesamt wurden folgende beizulegende Werte ermittelt:

in € pro Option	Eigeninvestition	Beizulegender Zeitwert
Vorstand		
Optionen 2010	2 000	15 486
Optionen 2011 (nach drei Jahren)	2 000	12 005
Optionen 2011 (nach vier Jahren)	–	11 768
Optionen 2012	2 000	11 933
Führungskräfte		
Optionen 2010	2 000	6 195
Optionen 2011 (nach drei Jahren)	2 000	4 799
Optionen 2011 (nach vier Jahren)	–	4 717
Optionen 2012	2 000	4 848
Außertarifliche Mitarbeiter		
Optionen 2010	1 000	780
Optionen 2011 (nach drei Jahren)	1 000	603
Optionen 2011 (nach vier Jahren)	–	592
Optionen 2012	1 000	590

In die Monte-Carlo-Simulation sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssätze wurden der Restlaufzeit der Outperformance-Option jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter sind in folgender Übersicht zusammengestellt.

Referenzpreis

in EUR / GBP	Optionen 2010	Optionen 2011 (drei Jahre)
Lufthansa	13,74	10,27
Air France-KLM	11,60	5,77
British Airways (IAG)	246,88	160,13
Iberia (IAG)	2,90	160,13
Ryanair	4,19	3,16
easyJet	400,87	340,33
Air Berlin	3,27	2,66

Erwartete Volatilitäten

in %	Optionen 2010	Optionen 2011 (drei Jahre)
Lufthansa	29,69	33,34
Air France-KLM	50,10	48,87
British Airways (IAG)	33,29	36,65
Iberia (IAG)	34,13	36,65
Ryanair	24,22	26,84
easyJet	25,85	33,90
Air Berlin	34,57	38,17
Risikoloser Zinssatz	0,02 bis 0,03 für Eurozone, 0,30 bis 0,35 für Großbritannien	
Fluktuation	4,9	

Referenzpreis

in EUR / GBP	Optionen 2011 (vier Jahre)	Optionen 2012
Lufthansa	10,27	10,61
Air France-KLM	5,77	5,00
IAG	160,13	154,41
Ryanair	3,16	4,40
easyJet	340,33	582,27
Air Berlin	2,66	1,64

Erwartete Volatilitäten

in %	Optionen 2011 (vier Jahre)	Optionen 2012
Lufthansa	31,74	33,52
Air France-KLM	45,19	46,69
IAG	36,33	42,23
Ryanair	28,88	33,72
easyJet	32,92	36,15
Air Berlin	35,78	39,41
Risikoloser Zinssatz	0,08 bis 0,24 für Eurozone, 0,42 bis 0,60 für Großbritannien	
Fluktuation	4,9	

Der im Personalaufwand enthaltene Gesamtaufwand für Optionsprogramme betrug 20 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR).

43 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	55	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	36	19
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	2 693	2 736
	2 784	**2 805**
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9	16
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	229	274
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	0*	0*
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1 209	1 132
	1 447	**1 422**
Summe	**4 231**	**4 227**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

44 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Erhaltene Anzahlungen	32	32
Passivischer Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen	101	150
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	352	329
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	448	428
	933	**939**

Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen, siehe „Erläuterung 42“ ab S. 179, sind in Höhe von 319 Mio. EUR (Vorjahr: 292 Mio. EUR) unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten und mit 217 Mio. EUR (Vorjahr: 202 Mio. EUR) unter den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält zudem 10 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) aus für Investitionen erhaltenen Zuschüssen und Zulagen, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in Folgejahren aufgelöst werden.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten mit 219 Mio. EUR (Vorjahr: 217 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden und mit 10 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen, siehe „Erläuterung 42“ ab S. 179.

Sonstige Erläuterungen

45 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	922	874
Aus Gewährleistungsverträgen	925	977
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	43	35
Rechtliche Risiken	73	54
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	76	107
	2 039	**2 047**

In den Bürgschaften war im Vorjahr ein Betrag von 867 Mio. EUR, in den Gewährleistungen ist ein Betrag von 280 Mio. EUR (Vorjahr: 295 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Joint Ventures betrifft. Insgesamt 1.191 Mio. EUR (Vorjahr: 1.156 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.099 Mio. EUR (Vorjahr: 1.059 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen, siehe „Erläuterung 38“ ab S. 176, hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden. Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste darüber hinaus die Bildung verschiedener Rückstellungen für sonstige Risiken mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 107 Mio. EUR) für Folgejahre unterbleiben.

Aus den bereits im Vorjahr fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über eine Boeing B747-400, drei Canadair Regional Jet 200 und eine Avro RJ 85 flossen im Geschäftsjahr 2012 insgesamt 14 Mio. EUR zu, woraus sich Gewinne von 1 Mio. EUR ergaben.

Aus fest kontrahierten Flugzeugkaufverträgen über fünf Boeing B737-800 und zwei Avro RJ 85 werden für das Geschäftsjahr 2013 finanzielle Zuflüsse von 75 Mio. EUR und Gewinne von 4 Mio. EUR erwartet.

Aus nach dem Bilanzstichtag eingeleiteten Vermarktungsaktivitäten für zwei Airbus A340-300 und acht Boeing B737-500 werden für das Geschäftsjahr 2013 Verluste von bis zu 40 Mio. EUR erwartet.

Lufthansa Group investiert in moderne Flotte

Im Februar 2013 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG dem Aufsichtsrat den Kauf von insgesamt 108 neuen Flugzeugen für den Konzern empfohlen. Insgesamt sollen acht Langstreckenflugzeuge

sowie 100 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge von Airbus und Boeing für die Lufthansa Group beschafft werden. Der Entscheid, um welche Flugzeugtypen es sich handeln wird, ist Gegenstand laufender Gespräche mit den jeweiligen Herstellern. Der Listenpreis der Bestellung beträgt rund 9 Mrd. EUR. Die Auslieferungen erstrecken sich über den Zeitraum von 2015 bis 2025. Damit erwartet die Lufthansa Group bis Ende 2025 die Auslieferung von insgesamt 239 Flugzeugen mit einem Bestellvolumen von insgesamt 23 Mrd. EUR nach Listenpreisen.

Lufthansa Group beschließt strukturelle Veränderungen

Ebenfalls im Februar 2012 wurden weitere SCORE-Maßnahmen beschlossen, die Auswirkungen auf Mitarbeiter und Unternehmensstruktur haben werden. Mehrere Standorte sollen geschlossen werden. Darunter die Hauptverwaltung in Köln mit 365 Arbeitsplätzen und der Unternehmenssitz der Lufthansa Revenue Services GmbH (LRS) in Norderstedt. Davon sind ebenfalls etwa 350 Arbeitsplätze betroffen. Beide Maßnahmen sollen bis 2017 umgesetzt werden. Von den rund 200 Arbeitsplätzen der Konzernverwaltung im Bereich Financial Services am Standort Hamburg sollen 80 Prozent in ein spezialisiertes Dienstleistungszentrum überführt werden. Die geplanten Maßnahmen sollen im ersten Quartal mit den Arbeitnehmervertretern diskutiert und beraten werden.

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

Streikaufkommen an Regionalflughäfen beeinträchtigt Flugbetrieb

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

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2012 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 5,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 7,7 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR). Aus Kaufverträgen und gewährten Put-Optionen bestanden im Vorjahr Übernahmeverpflichtungen für Gesellschaftsanteile in Höhe von 6 Mio. EUR.

47 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Der Lufthansa Konzern ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement zu begrenzen.

Preisrisiko

Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und anderen Währungen, Zinsschwankungen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Preisschwankungen an den Märkten für Rohöl und Ölprodukte stellen die wesentlichen Preisrisiken für den Lufthansa Konzern dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich Lufthansa im Wesentlichen im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier das Britische Pfund, der Schweizer Franken, der Japanische Yen, der Chinesische Renminbi und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert. Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt.

Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2012 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	−11 003	10 286	175 197	642	64 223
Exposure (EUR zum Kassakurs)	−8 340	1 251	1 542	787	885
Sicherungen (Währung)	4 198	−2 260	−91 522	−267	−14 512
Sicherungsgrad	38 %	22 %	52 %	42 %	23 %

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, sodass der Sicherungsgrad am Ende 90 Prozent entspricht. Als Sicherungsinstrumente kommen neben Termingeschäften auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz.

Das Exposure für Investitionen betrug aus Sicht des Jahresendes 2012:

in Mio.	2013	2014	2015	2016
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	−1 176	−981	−1 004	−362
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	−891	−744	−761	−274
Sicherungen (USD)	1 086	896	930	315
Sicherungsgrad	92 %	91 %	93 %	87 %

Lufthansa verfolgt grundsätzlich das Ziel, 85 Prozent ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel zu verzinsen. Mit diesem Prozentsatz wird sowohl dem Ziel der langfristigen Zinsaufwandsminimierung als auch dem Ziel der Reduzierung der Ergebnisvolatilität Rechnung getragen.

Die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2012:

Exposure

in Mio. €	2013	2014	2015	2016	2017
Fix	715	602	509	427	318
Variabel	5 173	3 833	3 394	2 332	1 355
Float/Fix-Ratio	88%	86%	87%	85%	81%

Exposure

in Mio. €	2018	2019	2020	2021	2022
Fix	276	210	138	69	60
Variabel	993	669	525	373	272
Float/Fix-Ratio	78%	76%	79%	84%	82%

Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden dagegen grundsätzlich mittels Zins-/Währungsswaps zu 100 Prozent gesichert. Diese Sicherungsgeschäfte werden nahezu vollständig nach IAS 39 als Handelsgeschäfte behandelt.

Im Geschäftsjahr 2012 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 23,3 Prozent (Vorjahr: 20,6 Prozent). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden in der Regel Rohöl-Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Sicherungsgrad und Sicherungshorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell einer Konzerngesellschaft ergibt. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 5 Prozent des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Der so erreichte maximale Sicherungsgrad beträgt bis zu 85 Prozent.

Von dem beschriebenen, regelbasierten Sicherungsvorgehen kann in einem durch eine Limitsystematik begrenzten Umfang abgewichen werden.

Die Treibstoffexposures betrugen aus Sicht des Geschäftsjahresendes:

Treibstoffexposures

		2013	2014
Treibstoffbedarf	Tsd. t	8 343	8 715
Sicherungen	Tsd. t	6 512	2 449
Sicherungsgrad	in%	78,1	28,1

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

	Absicherung von Zeitwerten		**Absicherung von Cashflows**	
in Mio. €	**Marktwert 31.12.2012**	Marktwert 31.12.2011	**Marktwert 31.12.2012**	Marktwert 31.12.2011
Zinsswaps	154	119	–	1
Bandbreitenoptionen Treibstoffpreissicherung	–	–	–	1
Sicherungskombinationen Treibstoffpreissicherung	–	–	14	139
Termingeschäfte Devisensicherung	–	–2	16	120
Bandbreitenoptionen Devisensicherung	–	–	–	45
Gesamt	**154**	**117**	**30**	**305**

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde.

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

Devisentermingeschäfte und -swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie den Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Die Treibstoffpreis- und Devisensicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows werden sich im Periodenergebnis beziehungsweise in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen nach derzeitigem Kenntnisstand zum Fälligkeitszeitpunkt wie folgt auswirken:

Geschäftsjahr	Periodenergebnis in Mio. €	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten** in Mio. €	**Gesamt** in Mio. €
2013	52	30	82
2014	1	–11	–10
2015	0*	–15	–15
2016	0*	–27	–27
2017	0*	–	0*
2018	0*	–	0*
Gesamt	**53**	**–23**	**30**

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.
** Negative Vorzeichen bedeuten eine Erhöhung der Anschaffungskosten.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden aus fälligen Treibstoffpreissicherungsgeschäften aus dem Eigenkapital 285 Mio. EUR aufwandsmindernd in den Treibstoffaufwand gebucht. Aus Devisensicherungsgeschäften wurden 508 Mio. EUR aus dem Eigenkapital in den sonstigen betrieblichen Ertrag und 502 Mio. EUR in den sonstigen betrieblichen Aufwand gebucht. Weitere 69 Mio. EUR wurden als Anschaffungskostenminderungen von Flugzeugen erfasst.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise „Erläuterung 13“ auf S. 151 zu entnehmen.

Die folgenden Sensitivitätsanalysen nach IFRS 7 zeigen, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn die Preisrisikovariablen aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis*	Auswirkungen auf das Eigenkapital*
Treibstoffpreis		
+10%	+45	+137
–10%	–124	–15
Währung – USD		
+10%	–164	+468
–10%	+137	–383
Währung – JPY		
+10%	–5	–52
–10%	–14	+61
Währung – CHF		
+10%	–3	–87
–10%	–2	+82
Währung – GBP		
+10%	+5	–27
–10%	–4	+22
Währung – CNY		
+10%	+4	–23
–10%	–3	+19
Währung – INR		
+10%	+2	–16
–10%	–1	+13
Zins		
+100 Basispunkte	–20	–31
–100 Basispunkte	+21	+24

* Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Als Liquiditätsreserve hält Lufthansa grundsätzlich eine kurzfristig verfügbare Liquidität in Höhe von mindestens 2,3 Mrd. EUR vor. Darüber hinaus verfügte der Lufthansa Konzern zum 31. Dezember 2012 über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,1 Mrd. EUR).

Eine Laufzeitenanalyse für die unter „Erläuterung 39“auf S. 178 aufgeführten Finanzschulden sowie die unter „Erläuterung 27“auf S. 166 aufgeführten derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungszu- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2012. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	Zuflüsse	Abflüsse	**Netto**
Im 1. Quartal	4 296	–4 258	**38**
Bis 1 Jahr*	6 129	–6 225	**–96**
1 – 5 Jahre	6 438	–6 412	**26**
Später	450	-409	**41**

* Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Nicht-derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	**Abflüsse**
Im 1. Quartal	**–232**
Bis 1 Jahr*	**–884**
1 – 5 Jahre	**–4 617**
Später	**–1 551**

* Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der International Air Transport Association (IATA) beglichen, soweit die einer Leistung zu Grunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert.

Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Kontrahentenrisiken in Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgte eine Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Kreditkartenemittenten. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Bei erkennbaren Risiken werden angemessene Wertberichtigungen auf Forderungen gebildet.

Das maximale Kreditrisiko aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldnern aus Ausleihungen und Forderungen beträgt zum 31. Dezember 2012 4.560 Mio. EUR und setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	**31.12.2012**	31.12.2011
Ausleihungen	186	190
Langfristige Forderungen	847	386
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	3 527	3 437
	4 560	**4 013**

Die wertberichtigten Ausleihungen und Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	**01.01.2012**
Bruttowert	195
Wertberichtigung	–172
Buchwert 01.01.2012	**23**

in Mio. €	**31.12.2012**
Bruttowert	225
Wertberichtigung	–211
Buchwert 31.12.2012	**14**

Weitere 141 Mio. EUR (Vorjahr: 124 Mio. EUR) waren bereits überfällig, aber nicht abgeschrieben.

Die Altersstruktur der überfälligen Forderungen stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	
Bis zu 90 Tagen	107
Zwischen 90 und 180 Tagen	9
Älter als 180 Tage	25

Das Kreditrisiko aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten besteht in Höhe der Wertpapiere, die keine Eigenkapitalinstrumente darstellen. Die lang- und kurzfristig klassifizierten Wertpapiere entfallen auf:

in Mio. €	**31.12.2012**
Fremdkapitalinstrumente	3 191
Eigenkapitalinstrumente	358
Wertpapiere gesamt	**3 549**

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

in Mio. €	
AAA	1 406
AA+	202
AA	50
AA–	250
A+	284
A	438
A–	293
BBB+	124
BBB	126
Unter BBB bzw. kein Rating	18
Gesamt	**3 191**

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen.

Zum 31. Dezember 2012 betrug das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind, 244 Mio. EUR, zum 31. Dezember 2011 458 Mio. EUR. Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Rating-Agenturen begrenzt.

Die zum Bilanzstichtag vorliegenden positiven Marktwerte stammen aus Geschäften mit Vertragspartnern, die folgende Ratings (Standard & Poor's) aufweisen:

in Mio. €	
AA–	10
A+	39
A	97
A–	40
BBB+	51
BBB	7
Gesamt	**244**

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bilanziert sind, besteht am 31. Dezember 2012 in Höhe von 239 Mio. EUR und ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen. Dieser Wert umfasst in Höhe von 178 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR) auch die Zeitwerte zur Sicherung eingesetzter Optionen, deren Veränderungen ab dem 1. Januar 2010 im Finanzergebnis zu erfassen sind. Die Vertragspartner weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

in Mio. €	
AA–	4
A	114
A–	41
BBB+	36
BBB	43
Unter BBB bzw. kein Rating	1
Gesamt	**239**

48 Segmentberichterstattung

Der Lufthansa Konzern ist in fünf wesentlichen Geschäftsfeldern tätig, im Passagier-Linienluftverkehr („Passage Airline Gruppe") durch die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa CityLine GmbH, die Swiss International Air Lines AG, die Austrian Airlines AG, die Air Dolomiti S.p.A., die Eurowings Luftverkehrs AG und die Germanwings GmbH, im Fracht-Linienluftverkehr („Logistik") durch die Lufthansa Cargo-Gruppe, in der Flugzeugwartung und -überholung („Technik") durch die Lufthansa Technik Gruppe, im Bereich EDV-Dienstleistungen („IT Services") durch die Lufthansa Systems-Gruppe und im Bereich Catering durch die LSG Lufthansa Service/Sky Chefs-Gruppe.

Die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, der Lufthansa Flight Training GmbH und weiterer Konzerngesellschaften, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in der Spalte „Sonstige" der Segmentberichterstattung dargestellt.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Geschäftsfeldern werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen siehe auch „Erläuterung 3" auf S. 148.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2012

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	IT Services	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Sonstige	Überleitung: Nicht zugeordnet	Überleitung: Konsolidierung	Konzern
Außenumsätze	22 855	2 662	2 429	256	1 933	30 135	–	–	–	30 135
davon Verkehrserlöse	21 766	2 577	–	–	–	24 343	–	450	–	24 793
Konzerninnenumsätze	704	26	1 584	353	570	3 237	–	–	–3 237	
Umsatzerlöse	**23 559**	**2 688**	**4 013**	**609**	**2 503**	**33 372**	**–**	**–**	**–3 237**	**30 135**
Operative sonstige Erträge	927	67	224	19	110	1 347	1 310	–	–744	1 913
Operative Gesamterlöse	**24 486**	**2 755**	**4 237**	**628**	**2 613**	**34 719**	**1 310**	**–**	**–3 981**	**32 048**
Operative betriebliche Aufwendungen	24 228	2 651	3 919	607	2 516	33 921	1 573	–	–3 970	31 524
davon Materialaufwand	15 749	1 953	1 966	98	1 124	20 890	96	–	–3 040	17 946
davon Personalaufwand	3 945	358	1 237	241	918	6 699	361	–	–7	7 053
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 415	58	101	37	65	1 676	44	–	2	1 722
davon operative sonstige Aufwendungen	3 119	282	615	231	409	4 656	1 072	–	–925	4 803
Operatives Ergebnis [1]	**258**	**104**	**318**	**21**	**97**	**798**	**–263**	**–**	**–11**	**524**
Übrige Segmenterträge	157	10	37	1	28	233	43	796	–87	985
Übrige Segmentaufwendungen	138	3	3	2	12	158	29	22	–11	198
davon außerplanmäßige Abwertungen	131	1	–	1	11	144	–	–	–	144
Ergebnis Equity-Bewertung	–15	16	15	–	14	30	1	–	–	31
Segmentergebnis [2]	**262**	**127**	**367**	**20**	**127**	**903**	**–248**	**774**	**–87**	**1 342**
Übriges Finanzergebnis										–303
Ergebnis vor Ertragsteuern										1 039
Segmentvermögen [3]	14 873	953	3 026	236	1 303	20 391	1 473	15 403	–8 848	28 419
davon aus Equity-Beteiligungen	53	61	182	–	98	394	6	–	–	400
Segmentschulden [4]	8 886	396	1 268	125	532	11 207	1 624	11 421	–4 131	20 121
Segmentinvestitionen [5]	1 868	198	129	24	46	2 265	21	757	–684	2 359
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 236	4 606	20 282	2 766	30 088	112 978	3 979	–	–	116 957
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	55 649	4 609	20 368	2 777	30 007	113 410	4 033	925	–	118 368

[1] Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 51 des Lageberichts.
[2] Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.
[3] Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus LuL sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern" sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.
[4] Sämtliche Schulden mit Ausnahme der Finanzschulden, Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften, derivative Finanzinstrumente, sonstige Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverpflichtungen – unter „Konzern" sind sämtliche Schulden ausgewiesen.
[5] Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2011

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	IT Services	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Sonstige	Überleitung: Nicht zugeordnet	Überleitung: Konsolidierung	Konzern
Außenumsätze	21 544	2 917	2 305	230	1 738	28 734	–	–	–	28 734
davon Verkehrserlöse	20 534	2 821	–	–	–	23 355	–	424	–	23 779
Konzerninnenumsätze	746	26	1 788	369	561	3 490	–	–	–3 490	–
Umsatzerlöse	**22 290**	**2 943**	**4 093**	**599**	**2 299**	**32 224**	**–**	**–**	**–3 490**	**28 734**
Operative sonstige Erträge	1 105	78	232	18	58	1 491	1 354	–	–633	2 212
Operative Gesamterlöse	**23 395**	**3 021**	**4 325**	**617**	**2 357**	**33 715**	**1 354**	**–**	**–4 123**	**30 946**
Operative betriebliche Aufwendungen	23 046	2 772	4 068	598	2 272	32 756	1 446	–	–4 076	30 126
davon Materialaufwand	14 542	2 043	2 123	84	1 030	19 822	97	–	–3 188	16 731
davon Personalaufwand	3 874	347	1 095	229	799	6 344	318	–	–7	6 655
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 350	83	90	34	58	1 615	43	–	5	1 663
davon operative sonstige Aufwendungen	3 280	299	760	251	385	4 975	988	–	–886	5 077
Operatives Ergebnis [1]	**349**	**249**	**257**	**19**	**85**	**959**	**–92**	**–**	**–47**	**820**
Übrige Segmenterträge	151	17	30	5	3	206	32	56	–43	251
Übrige Segmentaufwendungen	111	1	2	3	5	122	64	154	–42	298
davon außerplanmäßige Abwertungen	78	0*	0*	0*	1	79	–	–	1	80
Ergebnis Equity-Bewertung	–34	–22	21	–	14	–21	1	–	–	–20
Segmentergebnis [2]	**355**	**243**	**306**	**21**	**97**	**1 022**	**–123**	**–98**	**–48**	**753**
Übriges Finanzergebnis										–307
Ergebnis vor Ertragsteuern										446
Segmentvermögen [3]	15 212	777	3 017	233	1 268	20 507	1 521	13 690	–7 637	28 081
davon aus Equity-Beteiligungen	76	55	176	–	81	388	6	–	–	394
Segmentschulden [4]	9 423	411	1 259	116	508	11 717	1 486	10 016	–3 182	20 037
Segmentinvestitionen [5]	2 085	76	139	55	74	2 429	30	1 062	–946	2 575
davon aus Equity-Beteiligungen	–	10	1	–	–	11	0*	–	–	11
Mitarbeiter zum Stichtag	55 361	4 624	19 975	2 820	29 586	112 366	3 999	3 690	–	120 055
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	54 946	4 572	19 822	2 855	29 226	111 421	3 914	3 749	–	119 084

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

[1] Zur Überleitung vom operativen Ergebnis zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit siehe Seite 51 des Lageberichts.

[2] Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit inkl. des Ergebnisses aus Equity-Bewertung.

[3] Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte, Forderungen aus LuL sowie sonstige Vermögenswerte – unter „Konzern" sind sämtliche Vermögenswerte ausgewiesen.

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

[5] Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben.

Die eliminierten Umsätze der Geschäftsfelder, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Geschäftsfeldern erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Bei den sonstigen operativen Erträgen wurden ebenfalls die Erträge eliminiert, die aus Beziehungen mit den anderen Geschäftsfeldern stammen (Überleitungsspalte „Operative Erträge“). Im Geschäftsjahr 2012 waren dies insbesondere Mieterträge aus untervermieteten Gebäuden, Kursgewinne aus im Konzern vergebenen kurzfristigen Fremdwährungsdarlehen sowie Erträge aus Schulungen und Serviceleistungen im Konzern. Stehen den eliminierten Umsätzen und sonstigen operativen Erträgen bei den Gesellschaften, die die Leistungen in Anspruch genommen haben, operative Aufwendungen gegenüber, so wurden diese ebenfalls eliminiert (Überleitungsspalten operative Aufwandsarten).

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum operativen Ergebnis beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

Die übrigen Segmenterträge beinhalten zum Beispiel Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Buchgewinne aus Veräußerungsvorgängen, die zwar dem Segmentergebnis, nicht aber dem operativen Ergebnis zugerechnet werden. Auch hier werden Erträge, die aus Beziehungen mit den anderen Geschäftsfeldern stammen, eliminiert (Überleitungsspalte „Übrige Segmenterträge“). Umgekehrt enthalten die übrigen Segmentaufwendungen Aufwandsposten, die nicht dem operativen Bereich zugerechnet werden, aber in das Segmentergebnis einfließen müssen wie etwa Buchverluste oder außerplanmäßige Abschreibungen. In der jeweiligen Überleitungsspalte zu den übrigen Segmenterträgen und -aufwendungen werden außerdem die Bestandteile des betrieblichen Ergebnisses des Konzerns, die weder im operativen noch im Segmentergebnis enthalten sind, wie zum Beispiel Gewinne/Verluste aus kurzfristigen Finanzinvestitionen, wieder hinzugerechnet.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen des Geschäftsfelds ist dagegen Bestandteil des Segmentergebnisses eines Geschäftsfelds, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

Das Segmentvermögen umfasst in erster Linie Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, at equity bewertete Beteiligungen, Vorräte und Forderungen.

Die Segmentschulden bestehen aus betrieblichen Verbindlichkeiten und Rückstellungen. Nicht den Segmenten zugeordnet wurden Steuer- und Finanzposten. Das Segmentvermögen und die Segmentschulden in der Spalte „Sonstige“ enthalten auch die finanziellen Vermögenswerte und Schulden der hierin zusammengefassten Konzerngesellschaften, für die nach IFRS 8 keine Berichtspflicht im Rahmen der Segmentberichterstattung besteht.

Die Segmentinvestitionen beinhalten Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Investitionen in at equity bewertete Beteiligungen.

Angaben nach Regionen 2012

in Mio. €	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	**Summe der Segmente**
Verkehrserlöse [1]	15 988	3 506	721	3 401	737	440	**24 793**
Andere Betriebserlöse	2 384	1 237	176	970	410	165	**5 342**
Langfristige Vermögenswerte [2]	15 000	291	15	152	9	18	**15 485**
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	2 245	23	2	14	0*	2	**2 286**

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse [1]	6 939	3 123
Andere Betriebserlöse	862	1 051
Langfristige Vermögenswerte	9 346	277
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	1 404	17

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.
[1] Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.
[2] Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

Angaben nach Regionen 2011

in Mio. €	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	**Summe der Segmente**
Verkehrserlöse [1]	15 556	3 218	568	3 349	644	444	**23 779**
Andere Betriebserlöse	2 286	1 105	157	960	239	208	**4 955**
Langfristige Vermögenswerte [2]	14 808	259	17	166	1	11	**15 262**
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	2 401	26	2	17	0*	2	**2 448**

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse [1]	6 695	2 813
Andere Betriebserlöse	909	944
Langfristige Vermögenswerte	8 636	255
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	1 404	25

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.
[1] Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.
[2] Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, die der anderen Betriebserlöse nach dem geografischen Sitz des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Lufthansa steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Geschäftsfeld Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für den Lufthansa Konzern nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

49 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für den Lufthansa Konzern. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen dem Konzern und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil gegenseitige Inanspruchnahme von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management des Lufthansa Konzerns ist zentralisiert, insoweit nimmt der Lufthansa Konzern auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen dem Lufthansa Konzern und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die vom Lufthansa Konzern selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahestehenden Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen 2012	2011	Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen 2012	2011
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Airline Accounting Center Sp. z o.o., Polen	0*	0*	7	6
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	10	8	66	49
AS InPro GmbH, Deutschland	0*	0*	5	4
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	3	3	7	6
Austrian Lufthansa Cargo GmbH, Österreich	8	8	8	8
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Deutschland	1	0*	4	5
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Deutschland	8	9	9	10
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	2	5	970	735
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Südafrika	1	2	9	9
handling counts GmbH, Deutschland	0*	1	13	12
LRS Lufthansa Revenue Services GmbH, Deutschland	6	8	53	45
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	4	4	28	30
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	2	1	42	42
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	1	1	21	27
Lufthansa Systems Hungaria Kft., Ungarn	2	2	30	29
Lufthansa Systems Network Services GmbH, Deutschland	2	1	22	24
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	1	0*	10	7
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	4	4	24	24
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, USA	5	4	15	13
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Italien	2	8	3	11
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien	1	5	1	2
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., China	9	9	5	5
Lufthansa Technik Sofia OOD, Bulgarien	6	4	27	24
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	3	5	15	20
LZ-Catering GmbH, Deutschland	9	9	15	16
Joint Ventures				
Aerologic GmbH, Deutschland	13	16	122	113
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China	9	10	2	9
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	1	1	5	7
Alpha LSG Limited, Großbritannien	5	–	2	–
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Deutschland	0*	0*	11	10
FraCareServices GmbH, Deutschland	11	10	2	2
Global Airline Services S.r.l., Italien	0*	–	8	–
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Türkei	18	16	0*	0*
LTQ Engineering Pty Limited, Australien	2	1	27	30
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland	7	5	0*	0*
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	1	1	6	5
Spairliners GmbH, Deutschland	10	12	7	6
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	6	7	8	7
Terminal One Group Association, L.P., USA	0*	0*	9	9
Assoziierte Unternehmen				
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	1	0*	7	7
AviationPower GmbH, Deutschland	1	0*	34	31
BELAC LLC, USA	–	0*	0*	5
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0*	1	14	15
Jade Cargo International Company Limited, China	4	16	3	43
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Brussels Airlines NV/SA, Belgien	66	49	28	5
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China	0*	–	75	77
SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland	14	4	–	1

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten mit nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen

in Mio. €	2012	2011
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	34	63
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Joint Ventures	16	12
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	5	4
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	21	13
Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt	**76**	**92**
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	81	102
Sonstige Forderungen an Joint Ventures	9	10
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	46	25
Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen	0	28
Sonstige Forderungen gesamt	**136**	**165**
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	41	47
Ausleihungen an Joint Ventures	18	4
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0	0
Ausleihungen an sonst. nahestende Unternehmen	45	0
Langfristige Forderungen gesamt	**104**	**51**

Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen

in Mio. €	2012	2011
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	6	8
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Joint Ventures	24	14
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	6	10
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	19	18
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt	**55**	**50**
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	227	271
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Joint Ventures	1	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	1	3
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	**229**	**274**

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern siehe die Ausführungen in „Erläuterung 50“ ab S. 193.

50 Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf S. 200 angegeben.

Vergütungsbericht Vorstand

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausgezahlt.
- Die variable Vergütung richtet sich seit dem Geschäftsjahr 2011 nach der operativen Marge des Lufthansa Konzerns. Sie wird zu 75 Prozent im Folgejahr und somit im einjährigen Turnus ausgezahlt. Die übrigen 25 Prozent werden zwei weitere Jahre vorgetragen. Am Ende des insgesamt dreijährigen Betrachtungszeitraums wird der vorgetragene Betrag mit einem Faktor multipliziert, der zwischen 0 und 2 liegen kann. Die Ausprägung des Faktors hängt zu 70 Prozent von dem über drei Jahre erreichten CVA und zu 30 Prozent von Nachhaltigkeitsparametern wie Umweltschutz, Kundenzufriedenheit und Mitarbeiter-Commitment ab.
- Der Vorstand nimmt zudem verpflichtend an den Optionsprogrammen für Führungskräfte teil (mit abweichend vom allgemeinen Führungskräfteprogramm strukturierten Parametern), deren Dauer ab dem Optionsprogramm 2011 von drei auf vier Jahre verlängert worden ist. Mit dieser Ausgestaltung ist insgesamt die überwiegende Mehrjährigkeit der variablen Vergütungskomponenten sichergestellt, siehe Ausführungen in „Erläuterung 42“ ab S.179.
- Der Aufsichtsrat kann dem Vorstand in Jahren mit auf außerordentlichen exogenen Einflüssen beruhenden schwachen operativen Ergebnissen eine angemessene zusätzliche individuelle Leistungstantieme zuteilen.

Für die Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen im Jahr 2012 folgende Vergütungen an:

in €	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Options-programmen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges*	**Gesamt**
Christoph Franz	1 207 500	376 967	629 000	214 491	159 836	2 587 794
Stephan Gemkow (Vorstand bis 30.06. 2012)	431 250	132 436	–	–468 263	22 067	117 490
Stefan Lauer	862 500	264 871	510 000	125 212	188 669	1 951 252
Simone Menne (Vorstand seit 01.07.2012)	431 250	132 436	–	14 916	72 812	651 414
Carsten Spohr	862 500	264 871	–	225 237	86 318	1 438 926
Tatsächliche Vergütung für das Geschäftsjahr 2012	**3 795 000**	**1 171 580**	**1 139 000**	**111 593**	**529 702**	**6 746 875**

* Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung in Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsprogrammen (Erläuterung 42), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen im Jahr 2011 folgende Vergütungen an:

in €	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Options-programmen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges*	**Gesamt**
Christoph Franz	1 207 500	578 815	–	324 669	148 906	2 259 890
Stephan Gemkow	862 500	407 989	180 000	18 945	96 446	1 565 880
Stefan Lauer	862 500	407 989	174 000	26 852	161 918	1 633 259
Carsten Spohr (Vorstand seit 01.01.2011)	862 500	407 989	–	32 708	67 523	1 370 720
Tatsächliche Vergütung für das Geschäftsjahr 2011	**3 795 000**	**1 802 782**	**354 000**	**403 174**	**474 793**	**6 829 749**

* Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung in Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsprogrammen (Erläuterung 42), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

In den derzeit laufenden Optionsprogrammen werden zum 31. Dezember 2012 (2011) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien gehalten:

	Programm 2009		Programm 2010		Programm 2011		**Programm 2012**	
Anzahl der Aktien	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Options-pakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Options-pakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Options-pakete	**Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien**	**Anzahl der Options-pakete**
Christoph Franz (Vorstand seit 01.06.2009)	– (14 060)	– (37)	9 620 (9 620)	37 (37)	17 280 (17 280)	45 (45)	14 805 (–)	45 (–)
Stephan Gemkow (Vorstand bis 30.06.2012)	– (11 400)	– (30)	– (7 800)	– (30)	– (11 520)	– (30)	– (–)	– (–)
Stefan Lauer	– (11 400)	– (30)	7 800 (7 800)	30 (30)	11 520 (11 520)	30 (30)	9 870 (–)	30 (–)
Simone Menne (Vorstand seit 01.07.2012)	– (–)	– (–)	– (–)	– (–)	– (–)	– (–)	9 870 (–)	30 (–)
Carsten Spohr (Vorstand seit 01.01.2011)	– (–)	– (–)	– (–)	– (–)	11 520 (11 520)	30 (30)	9 870 (–)	30 (–)

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen siehe **„Erläuterung 42“** ab S. 179.

Die auf das Jahr 2012 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 2012 betrug für Herrn Franz zum Ausgabezeitpunkt 536.985 EUR und für Frau Menne sowie die Herren Lauer und Spohr jeweils 357.990 EUR.

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

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 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 2012 betrug der Anspruch aus dem Versorgungsguthaben von Herrn Franz 1,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR), von Herrn Gemkow 5,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR), von Herrn Lauer 6,9 Mio. EUR (Vorjahr: 5,9 Mio. EUR), von Frau Menne 0,9 Mio. EUR und von Herrn Spohr 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR).

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 den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

Bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung wird 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 2012 hierzu erworbenen Pensionsanwartschaften betrug für Herrn Franz 0,4 Mio. EUR, für Frau Menne und Herrn Gemkow jeweils 0,2 Mio. EUR und für die Herren Lauer und Spohr jeweils 0,3 Mio. EUR. Der Gesamtbetrag von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) zuzüglich der Gesamtvergütung gemäß Vergütungstabelle von 6,7 Mio. EUR (Vorjahr: 6,8 Mio. EUR) ist mit einem Betrag von 8,1 Mio. EUR (Vorjahr: 8,2 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. Seit dem 1. Januar 2011 hat der Übergangsversorgungsanspruch den maximal möglichen Versorgungsgrad von 40 Prozent der Jahresgrundvergütung erreicht.

Herr Franz 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 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 Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Herr Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wieder aufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 Prozent der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

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 Vertrags 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 Vertrags. 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 und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 5,9 Mio. EUR (3,6 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 54,8 Mio. EUR (51,9 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter „Erläuterung 37“ ab S. 173 enthalten.

Vergütungsbericht Aufsichtsrat

Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält im Geschäftsjahr 2012 Aufwand für feste Vergütungen für die Aufsichtsratstätigkeit bei der Deutschen Lufthansa AG in Höhe von 1.312,5 TEUR (Vorjahr: 1.275 TEUR). Darüber hinaus fielen variable Vergütungen von 1.312,5 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) an. Die Zahlung einer variablen Vergütung erfordert dabei ein positives, auf die Aktionäre der Lufthansa entfallendes Ergebnis je Aktie von mindestens 1,02 EUR und ist auf einen Maximalbetrag in Höhe der festen Vergütungen begrenzt. Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Beträge.

	2012				2011			
in €*	**Feste Vergütungen**	**Vergütung für Ausschusstätigkeit**	**Variable Vergütungen**	**AR-Vergütungen gesamt**	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	Variable Vergütungen	AR-Vergütungen gesamt
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber, Vorsitzender	150 000	37 500	187 500	375 000	150 000	25 000	–	175 000
Frank Bsirske, stellvertretender Vorsitzender	75 000	12 500	87 500	175 000	75 000	12 500	–	87 500
Jacques Aigrain	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Dr. Werner Brandt	50 000	12 500	62 500	125 000	50 000	12 500	–	62 500
Bernd Buresch	50 000	12 500	62 500	125 000	50 000	12 500	–	62 500
Jörg Cebulla	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert	50 000	12 500	62 500	125 000	50 000	12 500	–	62 500
Herbert Hainer	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Dr. Jürgen Hambrecht	50 000	25 000	75 000	150 000	50 000	12 500	–	62 500
Dominique Hiekel	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Dr. h.c. Robert Kimmitt	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Martin Koehler	50 000	12 500	62 500	125 000	50 000	12 500	–	62 500
Dr. Nicola Leibinger-Kammüller	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Eckhard Lieb	50 000	12 500	62 500	125 000	50 000	12 500	–	62 500
Simon Reimann	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Marlies Rose	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Dr. Klaus G. Schlede	50 000	37 500	87 500	175 000	50 000	25 000	–	75 000
Matthias Wissmann	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Dr. Michael Wollstadt	50 000	12 500	62 500	125 000	50 000	12 500	–	62 500
Stefan Ziegler	50 000	–	50 000	100 000	50 000	–	–	50 000
Gesamt	**1 125 000**	**187 500**	**1 312 500**	**2 625 000**	**1 125 000**	**150 000**	**–**	**1 275 000**

* Einzelbeträge auf glatte Euro gerundet.

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 80 TEUR (Vorjahr: 79 TEUR) an.

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 63 TEUR (Vorjahr: 65 TEUR) vergütet.

Management in Schlüsselpositionen des Unternehmens

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2012 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1,2 Mio. EUR).

51 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG geforderte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde von Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben und den Aktionären im Internet unter i **http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/erklaerung-zur-unternehmensfuehrung-289a-hgb/entsprechenserklaerung-161-aktg.html** zugänglich gemacht.

52 Honorar des Abschlussprüfers

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

in Mio. €	**2012**	2011
Abschlussprüfungsleistungen	3,0	2,7
Andere Bestätigungsleistungen	1,0	0,7
Steuerberatungsleistungen	0,2	0,3
Sonstige Leistungen	2,3	1,3
Gesamt	**6,5**	**5,0**

Im Ausland wurden zusätzlich mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbunds folgende Honorare als Aufwand erfasst:

in Mio. €	**2012**	2011
Abschlussprüfungsleistungen	2,8	2,8
Andere Bestätigungsleistungen	0,6	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,8	0,6
Sonstige Leistungen	0,3	0,2
Gesamt	**4,5**	**3,8**

Köln, den 6. März 2013
Der Vorstand

Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines und
Konzernpersonalpolitik

Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Köln, den 6. März 2013
Der Vorstand

Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Finanzen und
Aviation Services

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Verbund-Airlines und
Konzernpersonalpolitik

Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands
Lufthansa Passage

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Vermerk zum Konzernabschluss
Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzernbilanz, Konzerngewinn- und -verlustrechnung und Konzerngesamtergebnisrechnung, Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 – geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss
Der Vorstand der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers
Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil
Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2012 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Vermerk zum Konzernlagebericht
Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 geprüft. Der Vorstand der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, ist verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusammengefasste Lagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des zusammengefassten Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 6. März 2013
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Dr. Bernd Roese
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,
Großbritannien

Dr. Werner Brandt
Mitglied des Vorstands
SAP AG

Bernd Buresch
Koordinator
Enterprise Operation Center
Arbeitnehmervertreter

Jörg Cebulla
Flugkapitän und
Mitglied der
Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter

Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert
Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter

Herbert Hainer
Vorstandsvorsitzender
adidas AG

Dr. Jürgen Hambrecht
Ehemaliger Vorsitzender
des Vorstands BASF SE

Dominique Hiekel
Purser
Arbeitnehmervertreterin

Dr. h.c. Robert Kimmitt
Senior International Counsel
WilmerHale, USA

Martin Koehler
Senior Advisor
The Boston Consulting
Group Inc.

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

Matthias Wissmann
Präsident des Verbands
der Automobilindustrie e.V.
(VDA)

Dr. Michael Wollstadt
Leiter IT Revenue Management
Arbeitnehmervertreter

Stefan Ziegler
Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Vorstand

Dr. Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstands

Stephan Gemkow
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen und
Aviation Services
(bis 30. Juni 2012)

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Ressort Verbund-Airlines
und Konzernpersonalpolitik

Simone Menne
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen und
Aviation Services
(seit 1. Juli 2012)

Carsten Spohr
Mitglied des Vorstands
Ressort Lufthansa Passage

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Präsidium
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber (Vorsitzender)
Frank Bsirske (stellv. Vorsitz)
Bernd Buresch
Dr. Jürgen Hambrecht

4 Sitzungen im Jahr 2012

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes Präsidium gewählt, dem der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter sowie zwei weitere Mitglieder des Aufsichtsrats angehören. Das Präsidium gibt dem Aufsichtsrat Beschlussempfehlungen hinsichtlich Inhalt, Gestaltung und Abschluss der Anstellungsverträge mit den Vorstandsmitgliedern und ist zuständig für sonstige personelle Angelegenheiten von Vorständen und Prokuristen (zum Beispiel Kreditgewährung gemäß § 89 AktG). Das Präsidium vertritt die Gesellschaft gegenüber den Vorstandsmitgliedern (§ 112 AktG). Es ist ferner zuständig für Verträge mit Aufsichtsratsmitgliedern (§ 114 AktG) sowie für die Kreditgewährung an Aufsichtsratsmitglieder (§ 115 AktG). Der Ausschuss beschließt ferner über sonstige Personalangelegenheiten, die dem Aufsichtsrat gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand zur Zustimmung vorzulegen sind. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden den Ausschlag.

Prüfungsausschuss
Dr. Klaus G. Schlede (Vorsitzender)
Dr. Werner Brandt
Jürgen Erwert
Martin Koehler
Eckhard Lieb
Dr. Michael Wollstadt

4 Sitzungen im Jahr 2012

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen paritätisch besetzten Prüfungsausschuss gewählt, dem sechs Mitglieder des Aufsichtsrats angehören. Den Vorsitz übernimmt das dazu gewählte Mitglied des Aufsichtsrats. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sollen über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Rechnungslegung sowie der Betriebs- und Finanzwirtschaft verfügen. Von den Mitgliedern des Aufsichtsrats qualifiziert sich unter anderem das Mitglied des Prüfungsausschusses Dr. Werner Brandt als Finanzvorstand der SAP AG als unabhängiger Finanzexperte. Der Prüfungsausschuss hat die Aufgabe, nach Zuweisung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden insbesondere die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Prüfung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagement-Systems und des internen Revisionssystems sowie Fragen der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung zu erörtern und dem Aufsichtsrat insbesondere zum Abschlussprüfer-Vorschlag an die Hauptversammlung und zur Billigung des Konzern- und Jahresabschlusses eine Beschlussempfehlung zu geben. Ferner erörtert der Prüfungsausschuss die Quartalszwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, die innere Ordnung der Ausschusstätigkeit in einer eigenen Geschäftsordnung zu regeln, und legt diese dem Aufsichtsrat zur Kenntnisnahme vor.

Nominierungsausschuss
Dr. Jürgen Hambrecht
Dr. Klaus G. Schlede
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber

2 Sitzungen im Jahr 2012

Der Aufsichtsrat hat aus der Mitte der Anteilseignervertreter einen mit drei gleichberechtigten Mitgliedern besetzten Nominierungsausschuss gewählt. Der Ausschuss soll dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlagen. Der Aufsichtsrat soll so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Mindestens fünf Anteilseignervertreter sollen unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats sein. Mindestens zwei Anteilseignervertreter sollen Frauen sein. Unter Beachtung der vorstehenden Voraussetzungen ist eine angemessene Beteiligung von Mitgliedern mit langjähriger Erfahrung aus einer Geschäftstätigkeit außerhalb Deutschlands anzustreben.

Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber (Vorsitzender)
Frank Bsirske (stellv. Vorsitz)
Dr. Jürgen Hambrecht
Dominique Hiekel

Keine Sitzung im Jahr 2012

Der gemäß § 9 Abs. 2 der Satzung der Gesellschaft bestellte Ausschuss hat die Aufgabe, die Rechte gemäß § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG bei der Bestellung der Vorstandsmitglieder sowie bei einem Widerruf der Bestellung wahrzunehmen.

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31. Dezember 2012

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber
a) Allianz Lebensversicherungs-AG
Voith GmbH
Willy Bogner GmbH & Co. KGaA
(Vorsitz)
b) Loyalty Partner GmbH (Vorsitz)
Tetra Laval Group

Frank Bsirske
a) Deutsche Postbank AG (stellv. Vorsitz)
IBM Central Holding GmbH
RWE AG (stellv. Vorsitz)
b) Kreditanstalt für Wiederaufbau

Jacques Aigrain
b) J.A. Consulting SA
LCH Clearnet Ltd (Chairman)
LCH Clearnet LLC (Chairman)
LCH Clearnet SA (Director)
LyondellBassell NV
QFCA Qatar Financial Center Authority
Resolution Limited UK
Swiss International Air Lines AG

Dr. Werner Brandt
b) QIAGEN N.V.

Bernd Buresch
a) Lufthansa Systems AG

Herbert Hainer
a) Allianz Deutschland AG
FC Bayern München AG
(stellv. Vorsitz)

Dr. Jürgen Hambrecht
a) Daimler AG
Fuchs Petrolub AG (Vorsitz)
TRUMPF GmbH + Co. KG (Vorsitz)

Martin Koehler
a) Delton AG

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller
a) Axel Springer AG
Siemens AG
Voith GmbH

Eckhard Lieb
a) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Matthias Wissmann
a) Seeburger AG (stellv. Vorsitz)

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31. Dezember 2012

Dr. Christoph Franz
a) Lufthansa Technik AG* (Vorsitz)
b) Roche Holding AG
Stadler Rail AG
Swiss International Air Lines AG*

Stephan Gemkow (Stand zum Zeitpunkt des Ausscheidens am 30.06.2012)
a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG*
(Vorsitz) (bis 30.06.2012)
Evonik Industries AG
LSG Lufthansa Service Holding AG*
(Vorsitz) (bis 30.06.2012)
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH*
(Vorsitz) (bis 30.06.2012)
Lufthansa Cargo AG*
(Vorsitz) (bis 30.06.2012)
Lufthansa Systems AG*
(Vorsitz) (bis 30.06.2012)
Lufthansa Technik AG*
(Vorsitz) (bis 30.06.2012)
b) Amadeus IT Group S.A.
Amadeus IT Holding S.A.
JetBlue Airways Corp.

Stefan Lauer
a) Fraport AG
Germanwings GmbH*
(Vorsitz) (bis 31.12.2012)
LSG Lufthansa Service Holding AG*
Lufthansa Cargo AG*
Lufthansa Flight Training GmbH* (Vorsitz)
Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
b) Aircraft Maintenance and Engineering
Corp. (stellv. Vorsitz)
Austrian Airlines AG* (Vorsitz)
ESMT European School of Management
and Technology GmbH
Landesbank Hessen-Thüringen
Girozentrale
SN Airholding SA/NV
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress) (stellv. Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG*
(Vizepräsident)

Simone Menne
a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG *
(Vorsitz)
LSG Lufthansa Service Holding AG *
(Vorsitz)
LRS Lufthansa Revenue Services GmbH *
Lufthansa Cargo AG * (Vorsitz)
Lufthansa Systems AG * (Vorsitz)
Lufthansa Technik AG *

Carsten Spohr
a) Germanwings GmbH *
(Vorsitz) (ab 01.01.2013)
b) Dr. August Oetker KG

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.
* Konzernmandat.

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2012	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**		**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %		
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe				
A319 LDA-LDB-LDC Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00	SPE	
A319 LDD-LDE-LDF Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00	SPE	
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00		
AirNavigator Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00		
ALIP No. 4 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
ALIP No. 6 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
AUA 2006 MSN 263 Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00	SPE	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00		
AUA LNR/LNS/LNT/LNU Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00	SPE	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00		
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Channel Islands, Großbritannien	100,00	100,00		
Edelweiss Air AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00		
Ellen Finance 2011 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00	SPE	
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	0,00	0,00	SPE	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00		
FI Beauty Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
First Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00	SPE	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00		
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00		
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 7 oHG, Grünwald	100,00	66,67		
Heike LH8 Kumiai Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00	SPE	
Jour Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Dortmund	100,00	100,00		
LHBD Holding Ltd., London, Großbritannien	100,00	100,00		
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Grünwald	100,00	66,67		
LNN/LNO/LAE Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00	SPE	
LPC/LNP/LNQ Finance Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00	SPE	
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100,00	100,00		
Lufthansa Italia S.p.A., Mailand, Italien	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 1, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 2, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 3, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 4, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 5, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 6, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 7, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 8, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 9, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2012 (Fortsetzung)	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**		**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 11, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Golf oHG, Grünwald	100,00	66,67		
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00		
Lufthansa Malta Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00		
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00		
Lufthansa WorldShop GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00		
Miles & More International GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00		
NBB Cologne Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00		
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 [1]		
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00 [2]		
Second Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
Soir Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00		
Swiss Aviation Training Ltd., Kloten, Schweiz	100,00	100,00		
Swiss European Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00		
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00		
Third Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00	SPE	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00	SPE	
TRAVIAUSTRIA Datenservice für Reise und Touristik Gesellschaft m.b.H. & Co NFG. KG, Wien, Österreich	69,00	69,00		
Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00		
Geschäftsfeld Logistik				
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00		
Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main	100,00	100,00		
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald	100,00	66,67		
Geschäftsfeld Technik				
AirLiance Materials LLC, Roselle, IL 60172, USA	100,00	100,00		
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00		
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00		
Hawker Pacific Aerospace Inc., Sun Valley, USA	100,00	100,00		
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00	SPE	

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2012 (Fortsetzung)	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**	**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Co., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Co., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd., Co., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	85,00	85,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Ltd., Luqa, Malta	92,00	92,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Switzerland GmbH, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Shannon Aerospace Ltd., Co., Claire, Irland	100,00	100,00	
Geschäftsfeld IT Services			
Lufthansa Systems Aktiengesellschaft, Kelsterbach	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems AS GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Geschäftsfeld Catering			
41 / 42 Bartlett (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Aerococina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,98	100,00	
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00	100,00	
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Sweden AB, Stockholm-Arlanda, Schweden	100,00	100,00	
AIRO Catering Services - Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sochi, Russland	100,00	100,00	
Bahia Catering Ltda., Sao Cristovao (Salvador), Brasilien	95,00	95,00	
Belém Serviços de Bordo Ltda., Belém, Brasilien	70,00	70,00	
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Caterair Servicos de Bordo e Hotelaria S.A., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Caterair Taiwan In-Flight Services, Inc., Taipei, Taiwan	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeições, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Richmond, Kanada	70,00	70,00	
Comercializadora de Servicios Limitada, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2012 (Fortsetzung)	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**	**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %	
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51,00	51,00	
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko	51,00	51,00	
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering Services Ltd., Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99	
In-flight Management Solutions GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Inversiones Turisticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG France SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88	86,88	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	41,62	47,90 [3]	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service - Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., São Paulo, Brasilien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Australasia Pty Ltd., Sydney, Australien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Building AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Catering Logistics GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Culinary Service GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Kastrup, Dänemark	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Horley, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland	0,00	0,00 [4]	
LSG Sky Chefs - First Catering Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	60,00	60,00	
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Gulf Solutions W.L.L., Manama, Bahrain	60,00	60,00	

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2012 (Fortsetzung)	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**	**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %	
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Hannover GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S., Sefaköy-Istanbul, Türkei	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Heathrow Limited, West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Mumbai, Indien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs In-Flight Logistics Asia Pacific Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00 [5)]	
LSG Sky Chefs Köln GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	80,00	
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs München GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs New Zealand Ltd., Auckland, Neuseeland	100,00	100,00	März
LSG Sky Chefs Norge AS, Oslo, Norwegen	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Nürnberg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Solutions Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs S.p.A., Fiumicino (Rom), Italien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Spain, S.A., Madrid, Spanien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Stuttgart GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Sverige AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A., Luanda, Angola	40,00	40,00 [3)]	
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	64,30	100,00	
LSG Sky Chefs UK Ltd., Feltham, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG-Sky Food GmbH, Alzey	100,00	100,00	
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Material Marketing Solutions Ltd., Feltham, Großbritannien	100,00	100,00	
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	
Natal Catering Ltda., Natal, Brasilien	70,00	70,00	
Oakfield Farms Solutions Europe Ltd., Feltham, Großbritannien	51,00	51,00	
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, USA	51,00	51,00	
SC International Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00	100,00	
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90,00	90,00	
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00	66,67	
Sky Chefs Argentine, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Sky Chefs Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2012 (Fortsetzung)	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**		**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %		
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00		
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00		
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00		
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	75,00	75,00		
Starfood Antalya Gida Sanayi ve Ticaret A.S., Istanbul, Türkei	51,00	51,00		
Starfood S.r.l., Fiumicino, Italien	51,00	51,00		
UAB Airo Catering Services Lietuva, Wilna (Vilnius), Litauen	100,00	100,00		
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00		
ZAO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russland	100,00	100,00		
Sonstige				
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	100,00	100,00		
AirPlus Holding GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00		
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00		
AirPlus International, Inc., Springfield, USA	100,00	100,00		
AirPlus International Ltd., London, Großbritannien	100,00	100,00		
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00	100,00		
AirPlus Payment Management Co., Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00		
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00		
Lufthansa AITH Beteiligungs GmbH, Köln	100,00	100,00		
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00		
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100,00	100,00		
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH, Berlin	100,00	100,00		
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00		
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00		
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99	99,99		
Lufthansa Malta Finance p.l.c., St. Julians, Malta	100,00	100,00		
Lufthansa SICAV-FIS-Fonds, Luxemburg, Luxemburg	100,00	100,00		
Lufthansa Training & Conference Center GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00		
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00	SPE	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00	SPE	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	99,73	49,75	SPE	
TGV DLH, Düsseldorf	100,00	100,00	SPE	

SPE: Konsolidierte Zweckgesellschaft (Special Purpose Entity).
[1] 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.
[2] Eine Beherrschung der ÖLP resultiert aus der Möglichkeit, drei von fünf Vorstandsmitgliedern zu nominieren.
[3] Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.
[4] 100 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.
[5] 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

Wesentliche Joint Ventures zum 31.12.2012*	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**	**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %	
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), 07300 Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Peking, China	40,00	42,86	
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Schönefeld	51,00	51,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Catering			
Alpha LSG Limited, Manchester, Großbritannien	50,00	50,00	
Sonstige			
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25,00	25,00	

* Einbeziehung at equity.

Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2012*	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**	**Abweichendes Geschäftsjahr**
Name, Sitz	in %	in %	
Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe			
Alpar Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Belp, Schweiz	13,86	13,86	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	45,00	45,00	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Freising	40,00	40,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Jade Cargo International Company Limited, Shenzhen, China	25,00	28,57	
time:matters Holding GmbH, Düsseldorf	49,26	49,00	
Geschäftsfeld Technik			
BELAC LLC, Oldsmar, Florida, USA	21,05	21,05	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	
Geschäftsfeld Catering			
CateringPor - Catering de Portugal, S.A., Lissabon, Portugal	49,00	49,00	
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd., Lanzhou, China	49,00	40,00	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	45,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	45,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49,00	49,00	September
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing, China	40,00	40,00	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russland	26,00	26,00	
Xian Eastern Air Catering Co. Ltd, Xian, China	30,00	28,57	
Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China	24,90	28,57	
ZAO Aeromar, Moskau-Region, Russland	49,00	49,00	

* Einbeziehung at equity.

Übrige Anteile der Deutschen Lufthansa AG

Übrige Anteile der Deutschen Lufthansa AG zum 31.12.2012	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil	Konsolidiert
Name, Sitz	in %	in %	
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen			
ACS Aircontainer Services Gesellschaft m.b.H., Fischamend, Österreich	76,00	76,00	
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München	100,00	100,00	
Airline Accounting Center de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Airline Accounting Center Sp. z o.o., Krakau, Polen	100,00	100,00	
Airline Administration Center (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00	
Airline Training Center Arizona Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00	
AirPlus International GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Airport Services Dresden GmbH, Dresden	100,00	100,00	
Airport Services Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	100,00	100,00	
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeudiz	100,00	100,00	
Albatros Service Center GmbH, Köln	100,00	100,00	
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln	100,00	100,00	
AS InPro GmbH, Oldenburg	100,00	100,00	
ATC - Austrian Technik Consulting, s.r.o., Trencin, Slowakei	100,00	100,00	
AUA Versicherungs-Service Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00	100,00	
Austrian Airlines Technik Marketing GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Airlines Tele Sales & Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Lufthansa Cargo GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
AVICON Aviation Consult Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
AVS Privatkunden Versicherungsservice GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren	65,00	65,00	
Castle Pensions No. 1 Limited, Donington, Großbritannien	100,00	100,00	
Castle Pensions Top-up Limited, Donington, Großbritannien	100,00	100,00	
Caterair Portugal - Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00	100,00	
City Net Catering Holdings Ltd., Alcester, Großbritannien	100,00	100,00	
Crossair AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Cross Travel Club AG i.L., Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Köln	100,00	100,00	
Delvag Rückversicherungs-AG, Köln	100,00	100,00	
Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk GmbH, Köln	100,00	100,00	
DLH Fuel Company mbH, Hamburg	100,00	100,00	
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Donington Pensions No. 2 Limited, Donington, Großbritannien	100,00	100,00	
Europe Continental Airways S.A. (i.L.), Saint Louis, Frankreich	100,00	100,00	
EW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Dortmund	100,00	100,00	
GERANOS Grundstücksgesellschaft mbH & Co. IMMOBILIEN KG, Köln	85,00	100,00	
GGG Service for Airlines GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brünn, Tschechien	100,00	100,00	
Global Tele Sales Ltd., Contaf, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Konsolidiert
Global Tele Sales Pty Limited, Melbourne, Australien	100,00	100,00	
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG i.L., Grünwald	100,00	83,33	
handling counts GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Hinduja Lufthansa Cargo Holding B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00	
IBYKUS-KG THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH & Co., Köln	85,00	88,14	
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
LCAG USA, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Köln	100,00	100,00	
LGHS Holding (Thailand) Limited i.L., Bangkok, Thailand	49,00	90,74	
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00	
LH Cargo Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
LRS Lufthansa Revenue Services GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
LTMES FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00	
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	99,91	99,91	
Lufthansa Cargo India (Priv) Ltd., Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Servicios Logisticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00	
Lufthansa Consulting GmbH, Köln	98,25	100,00	
Lufthansa Consulting Managementbeteiligungs GmbH & Co. KG, Köln	91,25	91,25	
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Flight Training - CST GmbH, Berlin	100,00	100,00	
Lufthansa Flight Training Vienna GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin	100,00	100,00	
Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Service-Center Kassel GmbH, Kassel	100,00	100,00	
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	64,19	80,00	
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00	
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Infrastructure Services Inc., Dallas, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems IS Consulting GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Network GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Network Services GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	

Übrige Anteile der Deutschen Lufthansa AG zum 31.12.2012 (Fortsetzung)	**Kapitalanteil**	**Stimmrechtsanteil**	**Konsolidiert**
Name, Sitz	in %	in %	
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Gdansk, Polen	100,00	100,00	
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Brussels N.V., Steenokkerzeel-Melsbroek, Belgien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, New York, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Gurgaon - 122002 (Harayana), Indien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,10	
Lufthansa Technik Tulsa Corporation, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon / Co. Clare, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Vostok OOO, Moskau, Russland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau-Region, Russland	100,00	100,00	
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00	
LZ-Catering GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00	
Maptext, Inc., Monmouth Junction, USA	100,00	100,00	
Marriott Export Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00	
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00	
OP-Fonds LVG, Köln	88,73	88,73	
Pilot Training Network d.o.o. (i.L.), Zemunik Gornij, Kroatien	100,00	100,00	
Pilot Training Network GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald	94,80	94,80	
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00	
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88	99,80	
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00	
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00	
SLL, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00	100,00	
Slovenske Aerolinie, a.s. (i.L.), Bratislava, Slowakei	100,00	100,00	
Star Risk Services Inc., Southlake, Texas, USA	100,00	100,00	
Swiss Private Aviation AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00	
TATS - Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH, Köln	85,00	85,00	
TRAVI Holding GmbH, Wien, Österreich	69,00	69,00	
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Wien Oberlaa Liegenschaftsentwicklungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
XP Reisen Vertriebs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Beteiligungen			
Aerologic Management GmbH i.L., Bonn	50,00	50,00	
Aeroxchange Ltd., Wilmington, USA	9,46	9,46	
AFC Aviation Fuel Company mbH, Hamburg	50,00	50,00	
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00	
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	40,00	
ATLECON Fuel Corporation, Atlanta, USA	11,11	11,11	
AviationPower GmbH, Hamburg	49,00	49,00	
Beijing Lufthansa Center Co. Ltd., Peking, China	11,23	12,50	
CommuniGate Kommunikationsservice GmbH, Passau	50,00	50,00	
Deutsche Akademie für Flug- und Reisemedizin gemeinnützige GmbH, Frankfurt am Main	90,00	90,00	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Konsolidiert
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising	51,00	51,00	
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83	
ETACS GmbH, Frankfurt am Main	25,20	25,20	
Fairpartners AG, Langen	8,33	8,33	
Finairport Service S.r.l., Turin, Italien	36,00	36,00	
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen	40,00	40,00	
FMO Passenger Services GmbH, Greven	33,33	33,33	
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00	
Global Airline Services S.r.l., Fiumicino, Italien	40,00	40,00	
Global Logistics System Worldwide Company for Development of Freight Information Network GmbH, Frankfurt am Main	25,00	25,00	
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99	
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00	
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57	
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain, Bahrain	49,00	49,00	
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co Ltd., Hangzhou, China	25,00	28,57	
Idair GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
Jetblue Airways Corporation, City of Dover, County of Kent, Delaware, USA	15,85	15,85	
Link & Learn Aviation Training GmbH, Zirl, Österreich	33,33	33,33	
LSG Gate Gourmet Paris S.A.S. i.L., Roissy, Frankreich	50,00	50,00	
LSG-Hygiene Institute GmbH, Neu-Isenburg	25,00	25,00	
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00	
LTQ Engineering Pty Limited, Tullamarine, Australien	50,00	50,00	
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH, Grünwald	40,00	40,00	
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00	1,00	
Lufthansa LAN Technical Training S.A., Santiago de Chile, Chile	50,00	50,00	
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald	49,00	49,00	
Luxair Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne S.A., Luxemburg, Luxemburg	14,44	14,44	
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,00	50,00	
Nigerian Aviation Handling Company PLC., Lagos, Nigeria	7,00	7,00	
North Hub Cleaning Services SIA, Marupe, Lettland	49,00	49,00	
Portland Fueling Facilities Corporation, Portland, USA	6,25	6,25	
Pro Flight GmbH, Bremen	50,00	50,00	
SAEMS Special Airport Equipment and Maintenance Services GmbH & Co. KG, Hamburg	40,00	40,00	
S.A.E.M.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	40,00	40,00	
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00	
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00	
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	49,00	40,00	
Sky Bird Services Ltd., Hongkong, China	10,00	10,00	
Sky Chefs for Airlines Catering Company, Tripolis, Libyen	44,50	44,50	
Star Alliance Services GmbH, Frankfurt am Main	5,56	5,56	
STARS Special Transport and Ramp Services GmbH & Co. KG, Hamburg	49,00	49,00	
S.T.A.R.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	49,00	49,00	
Tanklager & Hydranten Betriebsgesellschaft mbH (THBG BBI), Schönefeld	30,00	30,00	
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00	
Terminal One Management, Inc., New York, USA	25,00	25,00	
The Airline Group Limited, London, Großbritannien	14,52	14,52	
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington, DC, USA	5,26	5,26	
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00	
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20,00	20,00	
ZFB Zentrum für Flugsimulation Berlin GmbH i.L., Berlin	50,00	50,00	

Zehn-Jahres-Übersicht

		2012	2011	2010[10)]
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern				
Umsatz	Mio. €	30 135	28 734	26 459
Ergebnis				
Operatives Ergebnis	Mio. €	524	820	1 020
Operative Marge	%	1,7	2,9	3,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit[1)]	Mio. €	1 311	773	1 386
Ergebnis vor Ertragsteuern[1) 8)]	Mio. €	1 039	446	1 134
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	990	–13	1 131
Wesentliche Aufwandspositionen				
Personalaufwand	Mio. €	7 052	6 678	6 491
Gebühren	Mio. €	5 167	5 000	4 318
Treibstoff	Mio. €	7 392	6 276	4 964
Abschreibungen	Mio. €	1 839	1 722	1 654
Zinssaldo	Mio. €	–318	–288	–346
Bilanz Lufthansa Konzern				
Vermögensstruktur				
Langfristiges Vermögen[4)]	Mio. €	18 659	18 627	18 963
Kurzfristiges Vermögen[4)]	Mio. €	9 760	9 454	10 357
davon Flüssige Mittel	Mio. €	4 966	3 998	5 380
Kapitalstruktur				
Eigenkapital[2)]	Mio. €	8 298	8 044	8 340
davon Gezeichnetes Kapital[3)]	Mio. €	1 177	1 172	1 172
davon Rücklagen	Mio. €	6 071	6 790	5 939
Fremdkapital	Mio. €	20 121	20 037	20 980
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	2 076	2 165	2 571
davon Finanzschulden	Mio. €	6 910	6 424	7 184
Bilanzsumme	Mio. €	28 419	28 081	29 320
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern				
Investitionen	Mio. €	2 358	2 560	2 271
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	2 291	2 445	2 222
davon Finanzanlagen	Mio. €	67	115	49
Operativer Cashflow	Mio. €	2 842	2 356	2 992
Free Cashflow	Mio. €	1 397	713	1 542
Kreditverschuldung				
Brutto	Mio. €	6 919	6 440	7 207
Netto[7)]	Mio. €	1 953	2 328	1 596
Deutsche Lufthansa AG				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	592	–116	483
Rücklagenzuführung/-entnahme	Mio. €	–	230	–208
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	–	114	275
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	14,24	9,19	16,36
Ergebnis pro Aktie	€	2,16	–0,03	2,47
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	–	0,25	0,60

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
	22 283	24 842	22 420	19 849	18 065	16 965	15 957
	130	1 280	1 378	845	577	383	36
	0,6	5,2	6,1	4,3	3,2	2,3	0,2
	271	1 309	1 586	1 078	719	954	–176
	–134	730	2 125	1 129	875	541	–814
	–34	542	1 655	803	453	404	–984
	5 996	5 692	5 498	5 029	4 853	4 813	4 612
	3 762	3 499	3 174	2 824	2 543	2 542	2 290
	3 645	5 377	3 860	3 355	2 662	1 819	1 352
	1 475	1 289	1 204	1 051	1 398	1 112	1 930
	–325	–172	–194	–254	–248	–331	–341
	17 696	14 975	14 076	12 969	12 318	11 543	10 885
	8 696	7 433	8 244	6 492	6 954	6 527	5 847
	4 439	3 278	3 607	2 538	3 598	3 788	2 721
	6 202	6 594	6 900	4 903	4 522	4 014	2 696
	1 172	1 172	1 172	1 172	1 172	1 172	977
	4 956	4 817	4 018	2 648	2 707	2 398	2 660
	20 190	15 814	15 420	14 558	14 750	14 056	14 036
	2 710	2 400	2 461	3 814	4 022	4 132	4 327
	6 802	3 581	3 345	2 956	3 563	3 306	3 240
	26 392	22 408	22 320	19 461	19 272	18 070	16 732
	2 304	2 152	1 737	1 929	1 829	1 783	1 155
	2 177	1 798	1 621	1 380	1 221	1 647	992
	127	354	116	549	608	136	163
	1 991	2 473	2 862	2 105	1 956	1 881	1 581
	251	612	2 688	584	815	1 061	1 024
	6 860	3 639	3 369	2 971	3 605	3 370	3 312
	2 195	–125	–768	–101	–143	–418	591
	–148	276	1 123	523	455	265	–1 223
	148	44	–551	–202	–226	–128	1 223
	–	320	572	321	229	137	–
	11,75	11,19	18,22	20,85	12,51	10,55	13,25
	–0,07	1,18	3,61	1,75	0,99	0,94	–2,51
	–	0,70	1,25	0,70	0,50	0,30	–

Zehn-Jahres-Übersicht (Fortsetzung)

		2012	2011	2010[10]	
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern					
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern[1][8] / Umsatz)	%	3,4	1,6	4,3	
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern[1][8] plus Zinsen auf Fremdkapital / Bilanzsumme)	%	5,4	3,3	5,7	
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern / Eigenkapital[2])	%	12,1	0,0	13,7	
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern[1][8] / Eigenkapital[2])	%	12,5	5,5	13,6	
Eigenkapitalquote (Eigenkapital[2] / Bilanzsumme)	%	29,2	28,6	28,4	
Gearing[6] (Nettokreditverschuldung plus bilanzierter Pensionsverpflichtungen / Eigenkapital[2])	%	48,6	55,9	50,0	
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung / Bilanzsumme)	%	6,9	8,3	5,4	
Innenfinanzierung (Cashflow / Investitionen)	%	120,5	92,0	131,7	
Dynamische Tilgungsquote (Nettokreditverschuldung / adjustierter operativer Cashflow)	%	58,9	49,7	59,7	
Umsatzeffektivität (Cashflow / Umsatz)	%	9,7	8,8	11,9	
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)[4]	Mrd. €	0,0	–0,3	0,5	
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen / Gesamtvermögen)	%	65,7	66,3	64,7	
Abschreibungsquote Flugzeuge / Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung / kumulierte Anschaffungskosten)	%	54,2	54,4	53,9	
Personalkennziffern					
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	118 368	119 084	117 066	
Umsatz / Mitarbeiter	€	254 587	241 292	226 018	
Personalaufwand / Umsatz	%	23,4	23,2	24,5	
Leistungsdaten Lufthansa Konzern[5][9]					
Angebotene Tonnenkilometer	Mio.	40 064	40 798	37 664	
Verkaufte Tonnenkilometer	Mio.	29 754	29 908	28 274	
Nutzladefaktor	%	74,3	73,3	75,1	
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	259 861	258 263	234 377	
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	204 775	200 376	186 452	
Sitzladefaktor	%	78,8	77,6	79,6	
Fluggäste	Mio.	103,1	100,6	92,7	
Zahlgast-Tonnenkilometer	Mio.	19 551	19 045	17 845	
Fracht / Post	t	1 972 357	2 120 191	2 022 670	
Fracht / Post-Tonnenkilometer	Mio.	10 203	10 861	10 429	
Flüge	Anzahl	1 033 588	1 050 728	1 008 988	
Flugkilometer	Mio.	1 355	1 374	1 241	
Blockstunden	Anzahl	2 260 726	2 283 051	2 061 740	
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	627	696	710	

Die Zahlen wurden auf Mio.-EUR-Werte ohne Nachkommastelle gerundet. Dadurch ergeben sich Abweichungen von den früheren Geschäftsberichten.

* Umgerechnet in EUR.

[1] Ab 2005 Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und Ergebnis vor Ertragsteuern (bis 2004 Ergebnis vor Steuern) inkl. sonstiger Steuern; Vorjahre vergleichbar gerechnet.
[2] Ab 2005 Eigenkapital inkl. Minderheitenanteil; Vorjahre vergleichbar gerechnet.
[3] Kapitalerhöhung 2004 um 195.379.200 EUR (76.320.000 Aktien).

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
	–0,6	2,9	9,5	5,7	4,8	3,2	–5,1
	1,4	4,9	11,2	8,2	7,0	5,8	–1,7
	–0,4	8,4	25,5	18,3	13,5	10,2	–36,3
	–2,2	11,1	30,8	23,0	19,3	13,5	–30,2
	23,5	29,4	30,9	25,2	23,5	22,2	16,1
	79,1	34,5	24,5	75,7	85,8	92,5	182,4
	8,3	–0,6	–3,4	–0,5	–0,7	–2,3	3,5
	86,4	114,9	164,8	109,1	106,9	105,5	136,9
	38,1	97,0	154,7	54,9	48,7	45,3	29,9
	8,9	10,0	12,8	10,6	10,8	11,1	9,9
	–0,1	–0,6	0,0	–0,2	0,0	0,9	–0,3
	67,1	66,8	63,1	66,6	63,9	62,2	65,1
	54,2	58,9	58,0	57,9	55,7	53,4	55,5
	112 320	108 123	100 779	93 541	90 811	92 743	94 798
	198 384	229 757	222 467	212 196	198 930	182 925	168 326
	26,9	22,9	24,5	25,3	26,9	28,4	28,9
	35 469	34 960	30 339	26 667	26 486	25 950	23 237
	24 943	24 973	22 613	19 216	18 727	18 445	16 227
	70,3	71,4	74,5	72,1	70,7	71,1	69,8
	208 226	195 431	169 108	146 720	144 182	140 648	124 027
	162 286	154 156	135 011	110 330	108 185	104 064	90 708
	77,9	78,9	79,8	75,2	75,0	74,0	73,1
	77,3	70,5	62,9	53,4	51,3	50,9	45,4
	16 236	15 463	13 569	11 112	10 898	10 484	9 138
	1 712 167	1 914 925	1 910 846	1 758 968	1 735 771	1 752 900	1 580 430
	8 706	9 510	9 043	8 103	7 829	7 961	7 089
	899 928	830 832	749 431	664 382	653 980	647 785	543 549
	1 178	1 125	979	795	794	799	704
	1 949 857	1 855 842	1 629 416	1 341 810	1 340 948	1 351 932	1 172 034
	722	524	513	430	432	377	382

[4] Abschlusszahlen ab 2004 gemäß neuem Bilanzschema IAS 1, die Vorjahreszahlen sind annähernd vergleichbar.
[5] Ab 2003 inkl. Air Dolomiti, ab 2006 inkl. Eurowings.
[6] Ab 2004 Nettokreditverschuldung zzgl. bilanzierter Pensionsverpflichtungen; Vorjahre vergleichbar gerechnet.
[7] Ab 2005 inkl. Schuldscheindarlehen (jederzeit liquidierbar).
[8] Bis 2008 inkl. aufgegebenem Geschäftsfeld Touristik.
[9] Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines, Germanwings (ab Januar 2010) und Lufthansa Cargo.
[10] Die GuV für das Geschäftsjahr 2010 wurde aufgrund von IFRS 5 (Aufgegebene Geschäftsbereiche) wegen des beabsichtigten Verkaufs der bmi angepasst.

Glossar

Begriffe aus dem Luftverkehr

Blockstunden Zeit, in der ein Flugzeug „off blocks“ ist, inklusive des Zeitpunkts vom Abrollen des Flugzeugs zum Start („off blocks“) bis zum Stillstand nach der Landung („on blocks“).

Codeshare Bei Codeshare-Flügen wird eine Strecke unter der eigenen Flugnummer einer Fluggesellschaft verkauft, obwohl die Beförderung teilweise oder ganz von einer anderen Fluggesellschaft durchgeführt wird. Dabei treten beide Gesellschaften am Markt selbständig auf.

Durchschnittserlöse/Yields Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Erlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

Hub/Drehkreuz In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

IATA International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

Low-Cost-Carrier Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

MRO Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

Netzwerk-Carrier Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

Sharklets Sharklets oder auch Flügelendscheiben sind die an den Enden der Tragflächen von Flugzeugen der Airbus A320-Familie angebrachten Anbauten, die den am Flügel entstehenden Widerstand verringern. Dies senkt den Treibstoffverbrauch.

Sitzkilometer/Tonnenkilometer Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (PKT) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert; ein verkaufter Tonnenkilometer (TKT): Eine Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit transportiert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Finanzbegriffe

Call-Option Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

Cashflow Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit, siehe „Konzern-Kapitalflussrechnung“ auf S. 135.

Cash Value Added – CVA Kennzahl zur Erfolgsmessung der Wertschaffung. Wenn der in einer Periode erzielte Cashflow (EBITDA^{plus}) größer ist als der zur Deckung der Kapitalkosten notwendige Mindest-Cashflow, fällt der CVA positiv aus und es wird Wert geschaffen, siehe „Wertorientierte Steuerung und Ziele“ ab S. 30.

Compliance Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

Directors’ Dealings Handel von Aufsichtsrats-, Vorstands- und Bereichsvorstandsmitgliedern oder deren Angehörigen mit Wertpapieren „ihres“ Unternehmens. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, diese Geschäfte zu melden, wenn die Geschäfte einen Betrag von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten.

Dividendenrendite Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

Dynamische Tilgungsquote Finanzkennzahl, die dem Verhältnis von adjustiertem operativen Cashflow zur Nettokreditverschuldung und Pensionen entspricht, siehe auf S. 56. Bei Erreichen des Zielwerts von mindestens 60 Prozent werden die vergleichbaren Zielgrößen der Rating-Agenturen für ein Investment Grade Rating nachhaltig erfüllt.

EBIT Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern.

EBITDA Finanzkennzahl. Sie wird ermittelt aus dem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen. Der Begriff Abschreibungen umfasst hier sowohl die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen als auch auf lang- und kurzfristige Finanzvermögenswerte. Weiterhin sind die außerordentlichen Abschreibungen der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen und der zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte enthalten.

EBITDA^{plus} Beim EBITDA^{plus} handelt es sich um das um nicht zahlungswirksame Positionen bereinigte operative Ergebnis. Im EBITDA^{plus} werden alle cashrelevanten Posten berücksichtigt, die durch das Management beeinflussbar sind, siehe „Wertorientierte Steuerung und Ziele“ ab S. 30.

Eigenkapitalquote Finanzkennzahl. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital (Bilanzsumme) an.

Eigenkapitalrendite Finanzkennzahl. Damit bezeichnet man das Verhältnis von Ergebnis nach Ertragsteuern/Konzernergebnis zum eingesetzten Eigenkapital.

Equity-Bewertung Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet.

Financial Covenants Covenants sind Verpflichtungen des Kreditnehmers, die im Rahmen von Kreditverträgen zwischen der finanzierenden Bank und dem kreditnehmenden Unternehmen vereinbart werden. Financial Covenants können dabei auch als Kapitalstrukturauflagen beschrieben werden. Diese verpflichten den Kreditnehmer, während der Laufzeit des Kredits bestimmte Kennzahlen (zum Beispiel zum Eigenkapital, zur Verschuldung oder Liquidität) einzuhalten. Unter den wesentlichen Finanzverbindlichkeiten der Deutschen Lufthansa AG existieren keine Financial Covenants.

Free Cashflow Finanzkennzahl. Zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem operativen Cashflow.

Gearing Finanzkennzahl. Sie zeigt das Verhältnis der Summe Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen zum Eigenkapital.

Innenfinanzierungsquote Finanzkennzahl. Sie gibt an, bis zu welcher Quote die Investitionen aus dem Cashflow finanziert werden konnten.

Jet Fuel Crack Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

Konsolidierungskreis Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Latente Steuern Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steueraufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

Lufthansa Pension Trust Fondsvermögen, das Lufthansa seit 2004 zur Ausfinanzierung künftiger Rentenzahlungen an Mitarbeiter im Inland sowie an ins Ausland entsandte Mitarbeiter aufbaut. Zur Dotierung sind jährliche Zuführungen geplant, Ziel ist die vollständige Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen.

Nettokreditverschuldung/Nettoliquidität Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Operatives Ergebnis Ergebnisgröße. Das operative Ergebnis wird ermittelt aus dem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, bereinigt um Buchgewinne und -verluste, Rückstellungsauflösungen, Kursgewinne und -verluste aus Stichtagsbewertungen langfristiger Finanzschulden und sonstige aperiodische Erträge und Aufwendungen (aperiodische Posten), siehe auf S. 49.

Put-Option Verkaufsoption beziehungsweise der dieser zu Grunde liegende Vertrag, durch den der Käufer der Option das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis (Basispreis) zu verkaufen.

Rating Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Rückschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

Thesaurierung Zuführung von einbehaltenen Gewinnen zum Eigenkapital. Sie dient der Stärkung der Finanzkraft eines Unternehmens.

Total Shareholder Return Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die der Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts bzw. Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Umsatzrendite Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

Verkehrserlöse Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

Weighted Average Cost of Capital – WACC Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Working Capital Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

Impressum

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

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion
Andreas Hagenbring (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Christian Schmidt

Fotos
Deutsche Lufthansa AG
Jürgen Mai, Darmstadt
Andreas Teichmann, Essen

Konzept und Gestaltung
HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG, Hamburg

Druck
Broermann Druck + Medien GmbH, Troisdorf
Gedruckt auf Circle Silk Premium White, ein Papier, das den Richtlinien des EU Eco-Labels entspricht:
EU Eco Label: FR/11/003

Printed in Germany
ISSN 1616-0231

Kontakt

Andreas Hagenbring
+49 69 696–28001

Gregor Schleussner
+49 69 696–28012

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

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

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

100%
FSC
www.fsc.org
RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C017114

Print CO2 verified
www.bvdm-online.de

Dieser Geschäftsbericht wurde klimaneutral gedruckt. Die verursachten Treibhausgasemissionen wurden durch entsprechende Klimaschutzmaßnahmen kompensiert.

Finanzkalender 2013/2014

2013

14. März Bilanz-Pressekonferenz und Analysten-konferenz zum Jahresergebnis 2012

2. Mai Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2013

7. Mai Hauptversammlung in Köln

2. Aug. Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2013

31. Okt. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2013

2014

13. März Bilanz-Pressekonferenz und Analysten-konferenz zum Jahresergebnis 2013

29. April Hauptversammlung in Hamburg

6. Mai Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2014

31. Juli Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2014

30. Okt. Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2014

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen
Bei den in unserem Geschäftsbericht 2012 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

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

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

www.lufthansa.com
www.lufthansagroup.com/investor-relations
www.lufthansagroup.com/verantwortung