



Lufthansa

Geschäftsbericht 2008

A group of Lufthansa staff members, including pilots, cabin crew, and ground crew, are posed in front of a large aircraft engine. They are holding a large yellow sign with the text "Unsere Stärken im Detail". The background shows the white fuselage and dark blue tail of a Lufthansa aircraft.

Unsere Stärken
im **Detail**

Der Lufthansa Konzern im Überblick

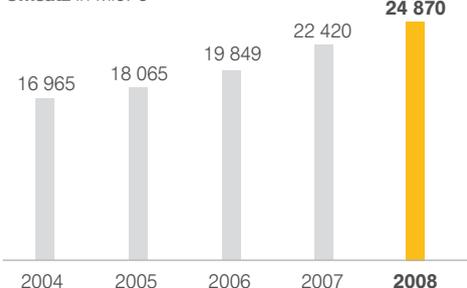
Kennzahlen*		2008	2007	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	24 870	22 420	10,9
- davon Verkehrserlöse	Mio. €	19 998	17 568	13,8
Operatives Ergebnis	Mio. €	1 354	1 378	- 1,7
EBIT	Mio. €	976	1 807	- 46,0
EBITDA	Mio. €	2 421	3 023	- 19,9
Konzernergebnis	Mio. €	599	1 655	- 63,8
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	22 408	22 320	0,4
Eigenkapitalquote	%	30,9	30,9	
Nettoliiquidität	Mio. €	125	768	- 83,7
Operativer Cashflow	Mio. €	2 473	2 862	- 13,6
Investitionen	Mio. €	2 154	1 378	56,3
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Vergleichbare operative Marge**	%	6,1	6,9	- 0,8 P.
EBITDA-Marge	%	9,7	13,5	- 3,8 P.
CVA	Mio. €	654	1 546	- 57,7
CFROI	%	12,5	17,2	- 4,7 P.
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	11,19	18,22	- 38,6
Ergebnis pro Aktie	€	1,31	3,61	- 63,7
Dividendenvorschlag	€	0,70	1,25	- 44,0
Leistungsdaten***				
Fluggäste	Tsd.	70 543	62 894	12,2
Fracht und Post	Tsd. t	1 919	1 911	0,4
Sitzladefaktor	%	78,9	79,8	- 0,9 P.
Fracht-Nutzladefaktor	%	62,9	67,4	- 4,5 P.
Flüge	Anzahl	830 819	749 431	10,9
Mitarbeiter				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	108 123	100 779	7,3

* Der vorliegende Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008 wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der seit 1. Januar 2007 gültigen Standards erstellt. Alle Vorjahreskennzahlen wurden angepasst. Dadurch können sich Abweichungen gegenüber den vor einem Jahr veröffentlichten Ergebniszahlen ergeben.

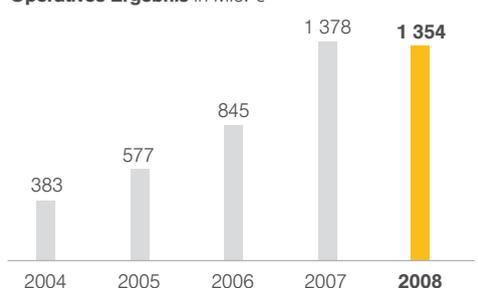
** Kennzahl zur Vergleichbarkeit mit anderen Fluggesellschaften: (operatives Ergebnis + Rückstellungsauflösung)/Umsatz. Veröffentlichungstag: 11. März 2009.

*** Seit dem 1. Januar 2008 werden im Lufthansa Konzern die Zahlgestwerte nach ICAO Standard ermittelt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Umsatz in Mio. €



Operatives Ergebnis in Mio. €



Die Lufthansa Geschäftsfelder im Überblick

Passagierbeförderung		2008	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	18 393	15,3
- davon Außenumsatz	Mio. €	17 730	15,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	722	- 12,6
Vgl. operative Marge	%	4,6	- 1,4 P.
Segmentergebnis	Mio. €	788	- 31,2
EBITDA *	Mio. €	1 948	- 4,8
CVA	Mio. €	346	- 54,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 390	13,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	48 599	2,9

* Vor Ergebnisübernahme anderer Gesellschaften.

Logistik		2008	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 907	6,3
- davon Außenumsatz	Mio. €	2 882	6,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	164	20,6
Vgl. operative Marge	%	6,2	0,5 P.
Segmentergebnis	Mio. €	201	18,2
EBITDA	Mio. €	323	8,0
CVA	Mio. €	71	20,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	22	22,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 655	1,0

Technik		2008	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 717	4,1
- davon Außenumsatz	Mio. €	2 216	1,4
Operatives Ergebnis	Mio. €	299	2,0
Vgl. operative Marge	%	8,8	0,1 P.
Segmentergebnis	Mio. €	329	3,1
EBITDA	Mio. €	425	4,7
CVA	Mio. €	188	- 8,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	122	- 37,1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	19 804	4,8

IT Services		2008	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	657	- 3,2
- davon Außenumsatz	Mio. €	279	- 0,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	40	73,9
Vgl. operative Marge	%	6,2	2,5 P.
Segmentergebnis	Mio. €	39	
EBITDA	Mio. €	78	100,0
CVA	Mio. €	29	
Segmentinvestitionen	Mio. €	58	7,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	3 033	- 2,2

Catering		2008	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 325	- 3,0
- davon Außenumsatz	Mio. €	1 763	- 5,7
Operatives Ergebnis	Mio. €	70	- 30,0
Vgl. operative Marge	%	3,1	- 1,1 P.
Segmentergebnis	Mio. €	94	- 19,0
EBITDA	Mio. €	166	- 0,6
CVA	Mio. €	- 17	
Segmentinvestitionen	Mio. €	116	- 24,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	30 273	0,6

Passagierbeförderung Das Geschäftsfeld hat sich gut entwickelt. In einem schwieriger werdenden Umfeld konnten sich unsere Airlines behaupten und ihre Führungsposition weiter ausbauen. Die Grundlage für das gute Ergebnis bildet unser klarer Fokus auf den Kundennutzen, Qualität und eine nachfrageorientierte Angebotsstrategie.

Logistik Lufthansa Cargo hat im Geschäftsjahr 2008 ihre Ziele übertroffen: Das Geschäftsfeld erzielte das zweitbeste operative Ergebnis seit seiner Verselbstständigung 1994. Mit innovativen Produktideen hat Lufthansa Cargo zudem ihre Kundenbasis gestärkt und mit strategischen Projekten weitere Weichen auf dem Weg zur „Industry Leadership“ gestellt.

Technik In einem insgesamt schrumpfenden MRO-Markt konnte Lufthansa Technik ihre Spitzenposition bei der Wartung, Reparatur und Überholung ziviler Flugzeuge weiter ausbauen und Umsatz und Ergebnis erneut steigern. Im Berichtsjahr wurden über 500 neue Verträge abgeschlossen.

IT Services Mit innovativen IT-Lösungen, die den Unternehmen helfen, ihre Ressourcen effizient einzusetzen, hat sich Lufthansa Systems insbesondere in der Luftfahrt einen Namen gemacht und auch 2008 wichtige neue Kunden gewonnen. Gleichzeitig wurde die Produktivität weiter gesteigert und die Profitabilität erhöht.

Catering Unter herausfordernden Bedingungen hat LSG Sky Chefs in Wachstumsmärkten weiter moderat expandiert und ihr Engagement bei nicht profitablen Aktivitäten konsequent reduziert. Darüber hinaus wurde durch die Eröffnung effizienterer Produktionsstätten die Produktivität erhöht und die Basis für den langfristigen Unternehmenserfolg gelegt.

Highlights Konzern

24,9

Umsatz in Mrd. EUR

1,35

Operatives Ergebnis in Mrd. EUR

654

Cash Value Added in Mio. EUR

6,3

Dividendenrendite in Prozent

30,9

Eigenkapitalquote in Prozent

Inhalt

An unsere Aktionäre

- 2** Brief des Vorstands
- 6** Jahresrückblick
- 8** Unsere Stärken im Detail
- 28** Aktie
- 32** Bericht des Aufsichtsrats
- 34** Corporate Governance

Finanzinformationen

- 36** Konzernlagebericht
- 128** Konzernabschluss
- 134** Konzernanhang
- 200** Bestätigungsvermerk

Weitere Informationen

- 201** Aufsichtsrat und Vorstand
 - 204** Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
 - 210** Zehn-Jahres-Übersicht
 - 214** Glossar
 - 216** Impressum/Kontakt
Finanztermine 2009/2010
-



Unsere Erfolgsgeschichte setzt sich fort: In einem schwierigen Umfeld bleiben wir auf unserem Kurs. Dies ist ganz wesentlich dem Engagement unserer Mitarbeiter und der Führungsmannschaft in allen Geschäftsfeldern zu verdanken. Dank ihrer Professionalität und Erfahrung steht der Kranich für Spitzenleistungen in allen Bereichen: in Qualität und Service ebenso wie in der Profitabilität. Auch in den vor uns liegenden Turbulenzen bleiben wir unserem Anspruch der nachhaltigen Wertschaffung treu. **Unsere Stärken im Detail!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Lufthansa hat sich im Geschäftsjahr 2008 hervorragend behauptet. Obwohl besonders die zweite Jahreshälfte geprägt war von Unsicherheit im Markt, den Folgen der Streiks im Sommer und der sich zuspitzenden Finanz- und Wirtschaftskrise, können wir Ihnen für das Gesamtjahr ein Spitzenergebnis präsentieren. Es liegt mit 1,35 Mrd. EUR operativem Gewinn nur knapp unter dem Rekordniveau des Vorjahres und ist das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte Ihres Unternehmens. Vor dem Hintergrund der weltweiten wirtschaftlichen Turbulenzen hat dieses Ergebnis eine ganz besondere Qualität. Wir haben wichtige Ziele trotz widriger Umstände erreicht oder sogar übertroffen und stehen deutlich besser da als unsere Hauptwettbewerber.

Lufthansa ist gut gerüstet – strategisch, finanziell und operativ.

- Unsere Finanzbasis ist solide: Wir wirtschaften besonnen und mit Weitsicht – Profitabilität geht vor Größe.
- Unsere strategische Ausrichtung zahlt sich aus: Wir legen den Fokus auf die Entwicklung des Kerns unseres Geschäfts, der Airlines, gleichzeitig profitieren wir im aktuellen Umfeld von der Ausrichtung der Konzerngeschäftsfelder.
- Die Zahl der Fluggäste kletterte konzernweit mit 70,5 Millionen auf neue Rekordhöhen: Lufthansa erfreut sich hoher Kundenloyalität und erzielt auch im Jahr 2008 wieder Bestnoten bei der Kundenzufriedenheit.
- Die Marke Lufthansa ist so stark wie nie: Sie steht für Vertrauen und Zuverlässigkeit, für Qualität und Sicherheit, für technische Kompetenz und Servicebereitschaft – in allen Geschäftsfeldern.

Auch als Geschäftspartner und als Arbeitgeber ist der Kranich geschätzt und beliebt. Vor der heraufziehenden Krise konnten wir in der ersten Jahreshälfte noch 4.000 neue Mitarbeiter einstellen: Menschen, die Verantwortung übernehmen und ihren Beitrag zur Mobilität leisten wollen.

Neben flexiblen Vereinbarungen in Tarifverträgen, einer vorausschauenden Flottenpolitik und einem stark an den Märkten orientierten Kapazitäts- und Erlösmanagement arbeiten wir auch im Rahmen der 2007 ins Leben gerufenen Initiative „Upgrade to Industry Leadership“ weiter in derzeit rund 120 Projekten an einer nachhaltigen Absicherung und Steigerung der Profitabilität.

Insgesamt sind wir mit der Unternehmensentwicklung im Geschäftsjahr 2008 hochzufrieden, aber wir gehen davon aus, dass 2009 wirtschaftlich eines der schwierigsten Jahre der gesamten Branche werden wird – mit großen Herausforderungen auch für Lufthansa. Mit Blick auf die weltweit angespannte wirtschaftliche Lage und die Unsicherheiten im Finanzmarkt, aber dem sehr guten Ergebnis angemessen, schlagen Aufsichtsrat und Vorstand Ihnen eine Dividende in Höhe von 70 Cent vor.



Wolfgang Mayrhuber

Vorstandsvorsitzender, geb. 1947, Ingenieur, Vorstandsmitglied seit 2001, Vorsitzender seit 2003, bestellt bis 31. Dezember 2010, bei Lufthansa seit 1970.

Stefan Lauer

Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor, Ressort Aviation Services und Human Resources, geb. 1955, Jurist, Vorstandsmitglied seit 2000, bestellt bis 30. April 2010, bei Lufthansa seit 1990.

Stephan Gemkow

Vorstandsmitglied, Ressort Finanzen, geb. 1960, Diplom-Kaufmann, Vorstandsmitglied seit 2006, bestellt bis 31. Mai 2014, bei Lufthansa seit 1990.

Erfreulich ist, dass sich alle Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns gut positioniert und im Markt behauptet haben.

Das Geschäftsfeld Passagierbeförderung hat sich stabil entwickelt und gute Ergebnisse abgeliefert. In diesem Zusammenhang spielt SWISS eine besondere Rolle – sie hat sich zu einer tragenden Säule in unserem Airline-Verbund entwickelt und hat wesentlichen Anteil am guten operativen Ergebnis des gesamten Geschäftsfeldes.

Zum Ende des Geschäftsjahres haben wir den Wachstumsschub bewusst gedrosselt, um damit flexibel auf die Marktveränderungen zu reagieren. Unsere strategische Ausrichtung werfen wir damit nicht über Bord. Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass der Luftverkehr mittel- bis langfristig weiter wachsen wird. Vor diesem Hintergrund prüfen wir auch sorgfältig, welche zusätzlichen Wachstumschancen sich bieten, zum Beispiel durch Partnerschaften und – wo sinnvoll – auch durch Zukäufe.

Lufthansa hat 2008 wichtige Weichenstellungen im Konsolidierungsprozess vorgenommen. Meilensteine waren der Vertrag zum schrittweisen Erwerb von Brussels Airlines und die geplante Übernahme von Austrian Airlines. Diese Akquisitionen stehen unter Vorbehalt, da eine Reihe von Voraussetzungen noch nicht erfüllt sind. Wenn alle Hürden erfolgreich genommen sind, bieten uns beide Fluggesellschaften die Chance, die Märkte Belgien und Österreich besser mit dem Lufthansa Netzwerk zu verbinden. Mit ihrer starken Präsenz in Afrika ist Brussels Airlines ein wertvoller Partner für uns, und mit Austrian Airlines bekämen wir ein weiteres wichtiges Standbein in Osteuropa.

Darüber hinaus engagiert sich Lufthansa im italienischen Markt. Mit „Lufthansa Italia“ und einem deutlich erweiterten Angebot an Direktflügen zu europäischen Zielen steigern wir unsere Attraktivität für unsere Kunden. Die ersten Flüge starteten im Februar 2009.

Auch von den anderen Geschäftsfeldern des Konzerns gibt es Erfreuliches zu berichten: Alle haben zu unserem bemerkenswerten Gesamtergebnis beigetragen.

Lufthansa Cargo hat sich in einem zunehmend schwierigen Marktumfeld sehr gut behauptet. Unser Geschäftsfeld Logistik konnte das gute operative Ergebnis des Vorjahres noch einmal verbessern. Die Profitabilität von Lufthansa Cargo hat sich positiv entwickelt, und durch den Ausbau strategischer Partnerschaften hat sich unsere Frachtgesellschaft zukunftsorientiert aufgestellt. Der anhaltenden Nachfrageschwäche beim weltweiten Luftfrachtverkehr, die im letzten Quartal 2008 spürbar wurde, wird durch Reduzierung der Frachterkapazitäten und Kurzarbeit entgegengewirkt.

Lufthansa Technik konnte sich trotz schwieriger Rahmenbedingungen, wie des Wertverlustes des US-Dollars, im Markt durchsetzen und ihr operatives Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessern. Sie ist Weltmarktführer in ihrem Segment und durch ihr modernes Produktportfolio, kostengünstige Standorte und zahlreiche Programme zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung sowie Innovationskraft gut für die Zukunft gerüstet.

Lufthansa Systems konnte ihr Ergebnis, das im Vorjahr durch außerordentliche Abschreibungen belastet war, deutlich verbessern. Unser IT-Geschäftsfeld konnte seine starke Marktposition weiter festigen, Produktentwicklungen vorantreiben und seine Kompetenz auch in anderen

Branchen mit vergleichbaren Anforderungen, wie etwa dem Gesundheitswesen oder der Medienindustrie, zunehmend vermarkten. Mittelfristig soll der Anteil externer Kunden auf 60 Prozent steigen.

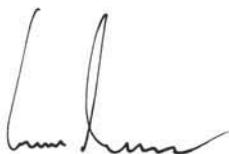
Der Weltmarktführer im Catering, LSG Sky Chefs, hat im Geschäftsjahr 2008 seine Strategie weiter erfolgreich umgesetzt. Nicht profitable Aktivitäten wurden reduziert, und in den Wachstumsmärkten haben unsere Caterer moderat expandiert. Nach mehreren Jahren teilweise starken Wachstums schrumpft der weltweite Airline-Catering-Markt seit Ende 2008. Mit Blick auf die schwierigen Gesamtbedingungen hat LSG Sky Chefs ein gutes operatives Ergebnis erwirtschaftet, das allerdings unter dem Vorjahresergebnis lag.

Trotz all dieser positiven Entwicklungen hat der Aktienkurs unseres Unternehmens, wie der aller anderen Gesellschaften am Aktienmarkt, im Geschäftsjahr 2008 an Wert verloren. Der Kurs der Aktie ist um fast 39 Prozent gefallen. Das ist bitter. Denn er drückt aus, dass die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen deutlich mehr wiegen als unsere eigenen Leistungen in diesem schwierigen Umfeld. Weder die tragfähigen Fundamente des gesamten Konzerns und die stabile Ergebnisentwicklung noch unsere Zukunftspotenziale werden im Aktienkurs reflektiert. Immerhin haben wir den Abstand zu unseren Wettbewerbern auch an der Börse 2008 weiter ausgebaut.

Wir werden auch künftig besonnen handeln, Kapazitäten am Bedarf ausrichten, Kosten auf Einnahmenniveau begrenzen, was in unserer Industrie wegen der großen Fixkostenabhängigkeit keine Selbstverständlichkeit ist. Aber wir werden auch das schaffen und unseren strategischen Pfad weitergehen.

Ihr Vertrauen, verehrte Aktionäre, und das unserer Kunden wollen wir auch in Zukunft mit grundsolider und umsichtiger Arbeit rechtfertigen. 2009 wird uns besonders fordern. Keiner kann abschätzen, wie lange die globale Wirtschaftskrise andauern wird und welche tiefgreifenden Einschnitte sie noch auslöst. Wir stellen uns den Realitäten. Wir sind anpassungsfähig. Und wir bleiben dabei auch zuversichtlich, denn wir können auf ein eingespieltes, verlässliches und hoch engagiertes Team von Mitarbeitern und Führungskräften bauen. Wir wollen weiter mit Qualität und Leistung überzeugen. Wir wollen die Erfolgsmarke Lufthansa weltweit noch stärker positionieren. Wir fühlen uns den Standorten verpflichtet und werden deshalb auch auf den politischen Bühnen z. B. in Brüssel und in Berlin im Interesse fairer Wettbewerbsbedingungen weiter aktiv sein.

Krisen haben immer auch Weichenstellungscharakter. Wir wollen die Weichen richtig stellen, damit Sie, unsere Aktionäre, damit Kunden und Mitarbeiter gleichermaßen profitieren können. Begleiten Sie uns weiter auf unserem Weg und bleiben Sie uns gewogen!



Wolfgang Mayrhofer
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Jahresrückblick



Q1/2008

- Lufthansa erwirbt einen Anteil an der US-amerikanischen Fluggesellschaft JetBlue Airways und schließt damit die im Dezember 2007 angekündigte Transaktion ab. Die beiden Partner beginnen mit der Ausgestaltung der weiteren Zusammenarbeit.
- Lufthansa Technik setzt Meilensteine für ihre zukünftigen Wartungskapazitäten. In Frankfurt eröffnet sie den ersten Bauabschnitt der neuen A380-Wartungshalle. Auf 25.000 Quadratmetern Hallenfläche können dort zwei Airbus A380 oder drei Boeing 747 gleichzeitig gewartet werden. In Hamburg erfolgt die Grundsteinlegung für eine neue Halle zur Überholung von Triebwerken, die ab Frühjahr 2009 die Kapazitäten erweitern wird.
- Bei der Verleihung des „Business Traveller Award 2007“ erhält SWISS erneut die Auszeichnung „Beste Airline im Europaverkehr“. Damit kann sie an ihren Erfolg bei der Award-Verleihung in den letzten Jahren anknüpfen.
- Das Vielfliegerprogramm Miles & More feiert seinen 15. Geburtstag. 1993 startete Lufthansa ihr Kundenbindungsprogramm in Deutschland mit sieben Partnern aus Hotellerie und Autovermietung. Heute ist Miles & More das größte Vielfliegerprogramm Europas mit 16 Millionen Teilnehmern weltweit und mehr als 200 Partnern aus fast allen Bereichen.



Q2/2008

- Lufthansa Cargo und der Flughafen Krasnojarsk unterschreiben einen Vertrag über eine strategische Zusammenarbeit. Damit soll es Lufthansa Cargo ab Mitte 2009 ermöglicht werden, den sibirischen Flughafen Krasnojarsk als Zwischenlandepunkt für ihre Flüge von und nach Asien zu nutzen.
- Im Rahmen des Medienforums NRW wird dem mobilen Internetportal „mobile.lufthansa.com“ der „made for mobile“-Award verliehen. Besitzer eines Mobiltelefons können über das Portal nicht nur Tickets samt Sitzplatz schnell und einfach buchen, sondern auch die aktuellen Ankunfts- und Abflugzeiten abrufen.
- Mit der Grundsteinlegung in der CargoCity Süd stärkt Lufthansa Cargo die Präsenz am Heimatflughafen Frankfurt am Main. In einem neuen Abfertigungsgebäude sollen ab Herbst 2009 vorwiegend Luftfrachtsendungen mittelständischer Spediteure und von Partner-Airlines umgeschlagen werden.
- Lufthansa setzt sich mit dem „Strategischen Umweltprogramm“ ehrgeizige Ziele. In 15 Leitsätzen ist festgehalten, wie Lufthansa bis zum Jahr 2020 weitere entscheidende Fortschritte in der Umwelteffizienz erreichen wird. Unter anderem soll der CO₂-Ausstoß pro geflogenen Kilometer bis 2020 gegenüber dem Jahr 2006 um 25 Prozent gesenkt werden.



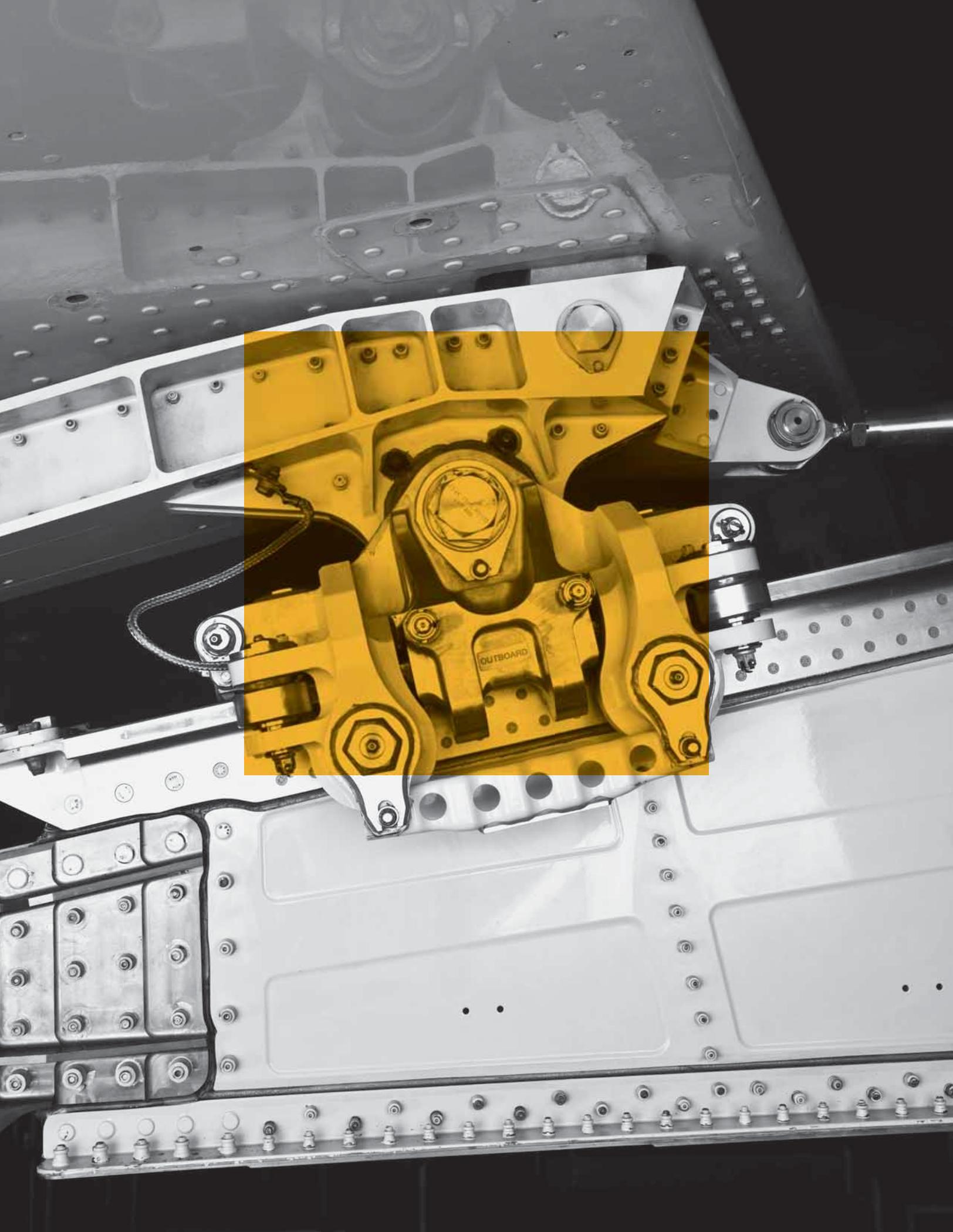
Q3/2008

- Beim „World Airline Award 2008“ wird Lufthansa unter 59 Fluggesellschaften zur besten Airline Europas gewählt. Mehr als 15 Millionen Passagiere beteiligten sich an der Umfrage der Spezialagentur Skytrax. SWISS konnte mit dem vierten Platz im europäischen Vergleich ebenfalls überzeugen.
- Lufthansa Cargo AG sichert das langfristige Wachstum an ihrem zweitgrößten deutschen Frachterdrehkreuz, dem Flughafen Leipzig. Zum Betriebsstart der neuen Frachtfluggesellschaft AeroLogic wird der Frachtumschlag 2009 von Lufthansa Cargo in das „World Cargo Center“ umziehen.
- Lufthansa wird erneut als Mitglied des Dow Jones Sustainability Index (DJSI) und im FTSE4Good-Index bestätigt. Beide Nachhaltigkeitsindizes testieren Lufthansa den verantwortungsbewussten Umgang mit Umwelt, Mitarbeitern und Gesellschaft.
- Lufthansa schließt eine Vereinbarung zum Erwerb einer strategischen Beteiligung von zunächst 45 Prozent an der SN Airholding SA/NV, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines. Diese war bis dahin in keiner Allianz gebunden und bedient von ihrer Dreh Scheibe Brüssel Destinationen in Europa und Afrika. Brussels Airlines wird im weiteren Jahresverlauf in die Star Alliance aufgenommen. Nach Sicherung der Verkehrsrechte ist die Vollintegration möglich.



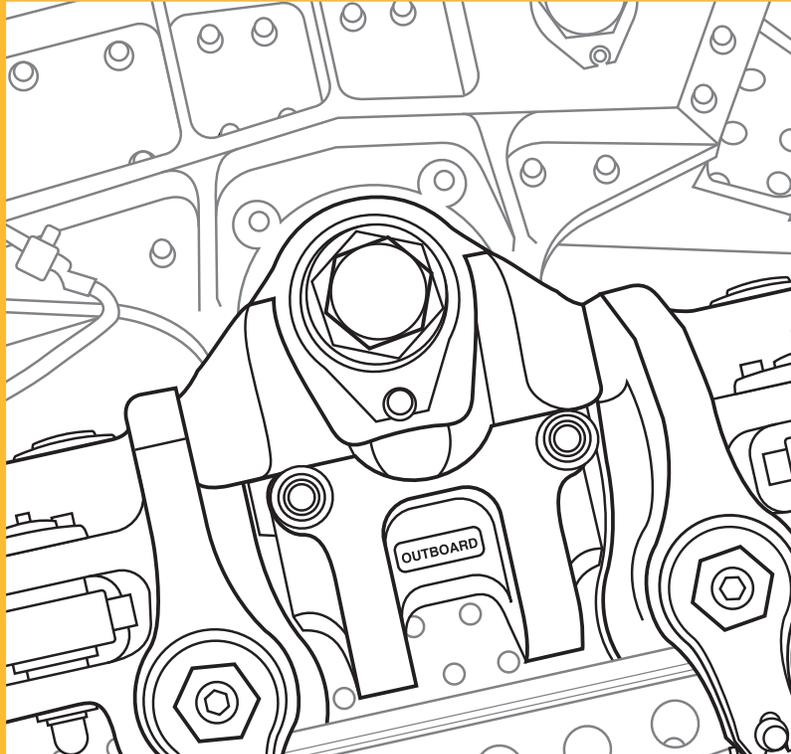
Q4/2008

- Lufthansa passt ihren Wachstumspfad in mehreren Schritten an die Konjunkturaussichten an. Für das Jahr 2009 wird das Wachstum im Passagierverkehr auf 0,8 Prozent (1,2 Prozent inklusive SWISS) reduziert. Lufthansa Cargo senkt ihre Frachterkapazitäten 2009 um rund 10 Prozent.
- Sir Michael Bishop, Mehrheitseigentümer der British Midland plc (bmi), übt eine Put-Option aus, die Lufthansa Anfang 2009 in die Lage versetzt, 50 Prozent plus eine Aktie an bmi zu erwerben. Zukünftige Strukturen und Optionen für bmi werden gemeinsam geprüft.
- Lufthansa präsentiert die neue Marke „Lufthansa Italia“ in Mailand. Von hier aus bietet sie ab Februar 2009 ein neues, deutlich erweitertes Angebot an Direktflügen in europäische Metropolen an. Lufthansa Italia verbindet die klassischen Lufthansa Werte mit italienischem Flair.
- Lufthansa schließt eine Vereinbarung zur Übernahme von Austrian Airlines (AUA) ab. Nach Übernahme der Anteile der Österreichischen Industrieholding ÖIAG wird Lufthansa allen Aktionären der AUA ein Kaufangebot unterbreiten. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher und regulatorischer Bedingungen. Ziel ist die Integration der AUA in den Lufthansa Verbund.



Flexibles Fliegen





<< Als Teil des Flugzeugflügels sorgt der Schlitten dafür, dass bei Start und Landung die Landeklappen optimal auf die jeweilige Flugsituation eingestellt werden können. Durch das Aus- und Einfahren der Landeklappen ändert sich das Profil des Flügels und verschafft dem Flugzeug bei Start und Landung den nötigen Auftrieb. Auch bei ungünstigen Wetterbedingungen und anspruchsvollen Landebahnen (z. B. in der Hochebene) ist so für die bestmögliche Position der Landeklappen und damit auch für eine verbesserte Flugzeugaerodynamik gesorgt.

Flexibilität sichert Profitabilität und langfristigen Unternehmenserfolg



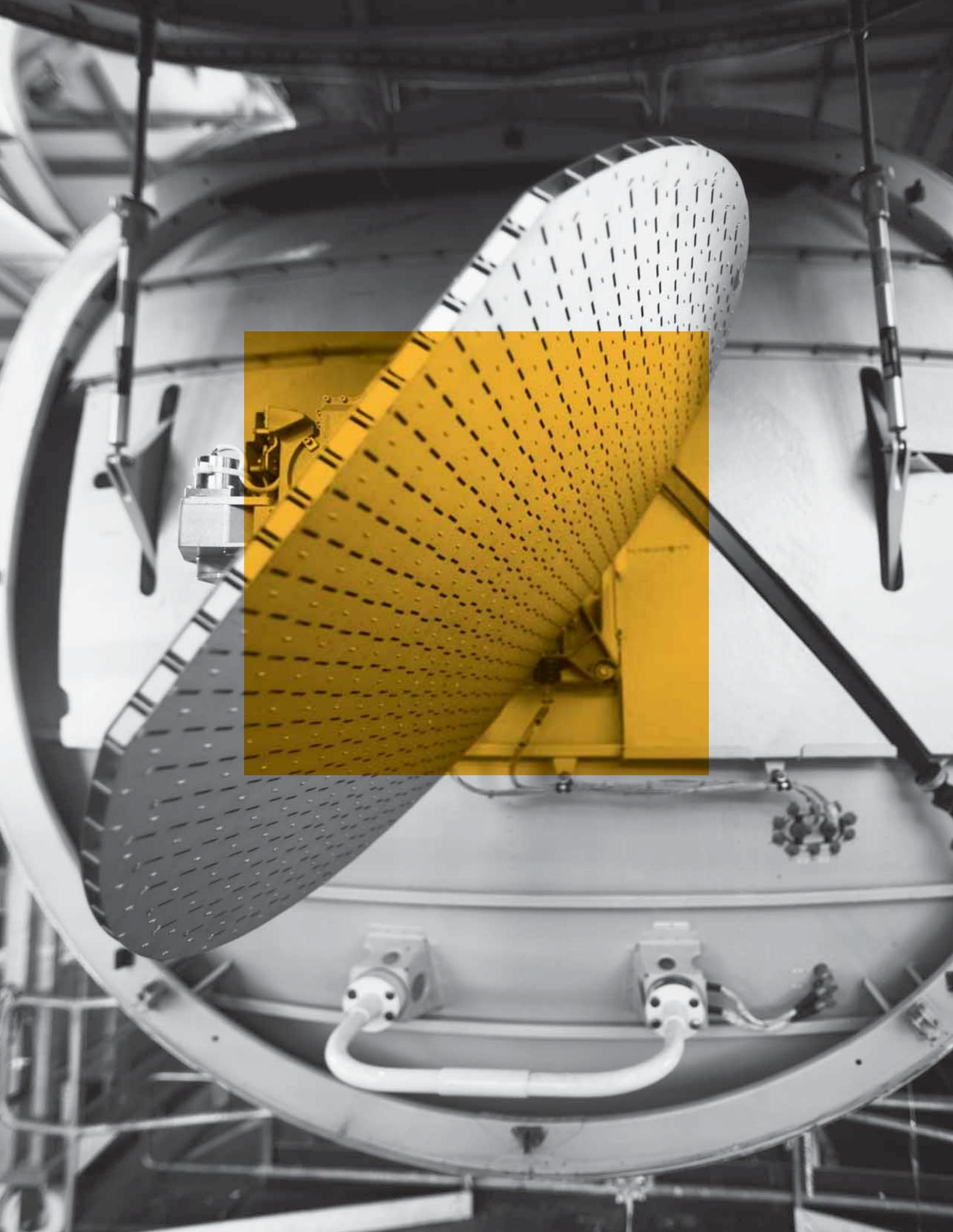
Turbulenzen gehören zum Fliegen. Und sie sind fester Bestandteil der Airline-Branche. Trotz dieser immer wiederkehrenden Schwankungen bleibt der Luftverkehr eine Wachstumsindustrie. Wir möchten an diesem Wachstum überproportional teilhaben, haben aus den vergangenen Turbulenzen gelernt und unsere Flexibilität deutlich erhöht. Denn um als Gewinner aus den dynamischen Marktentwicklungen herauszugehen, ist es für die Sicherung der Profitabilität und den langfristigen Unternehmenserfolg entscheidend, möglichst effektiv auf niedrigere, aber auch höhere Nachfrage reagieren zu können. Dies gilt zugleich für das Kapazitätswachstum und die Kostenbasis.

Im Zentrum der flexiblen Kapazitätsplanung stehen dabei unsere Flugzeuge. Dank unserer weitgehend unbelasteten Flugzeugflotte haben wir uns eine äußerst hohe Flexibilität erarbeitet, die über das übliche Kapazitätsmanagement weit hinausgeht. Rund 70 Prozent der Konzernflotte befinden sich in unserem Eigentum und unterliegen keinen Kosten oder Auflagen durch Leasingverträge oder Besicherungen. Angesichts unserer konservativen Abschreibungspolitik ist ein bedeutender Teil bereits abgeschrieben. Mit dieser Flotte erhalten wir die größtmögliche Flexibilität, durch die Verlagerung von Roll-over-Zeitpunkten das Kapazitätswachstum in kurzer Zeit an die herrschenden Marktbedingungen anpassen zu können. Flugzeugauslieferungen erhöhen somit in schwierigen Zeiten zwar die

Kosteneffizienz, nicht aber automatisch die Kapazitäten. So kann das Angebot durch Vorziehen von Routine-Checks oder ein Ausphasen eines Flugzeuges vor dem geplanten Termin innerhalb kürzester Zeit deutlich reduziert werden. Wir sind aber auch in der Lage, das Wachstum ebenso kurzfristig wieder zu erhöhen, indem die Ausmusterung von Flugzeugen nach hinten verschoben wird. Diese Flexibilität ist die Grundlage der nachfrageorientierten Angebotsstrategie von Lufthansa.

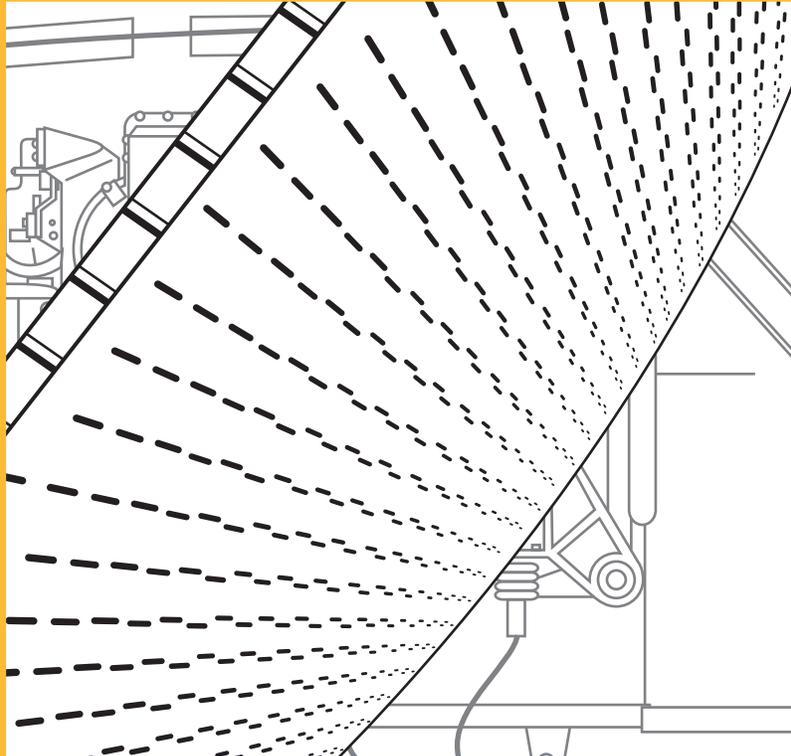
Die Kostenbasis des Konzerns erfordert eine ähnliche Flexibilität. In allen Geschäftsfeldern haben wir den Anteil der Fixkosten in den letzten Jahren deutlich reduziert. Alle fünf Segmente sind heute wesentlich besser in der Lage, ihre externen und Personalkosten an die Nachfrage anzupassen. Innovative Arbeitszeitmodelle beinhalten zum Beispiel Abrufleistungen über eine fest kontrahierte Stundenzahl hinaus oder langfristige Arbeitszeitkonten, mit denen die Arbeitszeiten an Auslastungsspitzen oder Zeiten geringerer Auslastung angepasst werden können, ohne Zusatz- oder Leerkosten zu verursachen. Darüber hinaus verfügen alle Geschäftsfelder in ihren Tarifverträgen über Krisenkláuseln, die über vordefinierte Kriterien kurzfristige Reaktionsmöglichkeiten bieten und somit das Risiko drastischerer Maßnahmen reduzieren.

Weitere Informationen finden Sie in den Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern.



**Vorausschauendes
Handeln**





<< Das Wetterradar in der Nase eines Airbus A340-300 hat einen Durchmesser von 72 Zentimetern. Hierdurch können die Piloten die Wettersituation in einem Radius von bis zu 320 nautischen Meilen um das Flugzeug herum kontinuierlich beobachten. Die erforderliche Bündelung des Radarstrahls im Flugzeug wird durch die Zusammenschaltung von vielen kleinen Antennen erreicht. Im Gegensatz zu einer Parabolantenne ist diese Radarvariante platzsparender und weniger wartungsintensiv.

Mit Weitsicht Wert schaffen



Wie ein Flugzeug in 10.000 Metern Höhe wird auch die Luftfahrtindustrie ständig von wechselnden äußeren Faktoren beeinflusst. Um in diesem Umfeld entsprechend (re-)agieren zu können, ist die Kenntnis von Entwicklungen im Umfeld des Unternehmens von entscheidender Bedeutung für die Steuerung des Konzerns. Daher stellt vorausschauendes Handeln für uns einen entscheidenden Pfeiler für sämtliche Unternehmensentscheidungen dar. Nur so sind wir in der Lage, den gesetzten Kurs auch bei schlechter Sicht beizubehalten, Risiken rechtzeitig zu erkennen und, wenn nötig, entweder Präventivmaßnahmen oder vorher festgelegte Ausweichmanöver einzuleiten. Außerdem ermöglicht es uns, Chancen frühzeitig identifizieren und nach sorgsamer Abwägung des Rendite-Risiko-Verhältnisses auch nutzen zu können.

Welche Bedeutung diese Weitsicht bei strategischen Entscheidungen hat, lässt sich an mehreren Beispielen ablesen. 1997 waren wir treibende Kraft und Mitbegründer der ersten weltweiten Airline-Allianz und erkannten damit früh die Notwendigkeit, den Passagieren ein weltumspannendes Netzwerk anbieten zu können. Heute ist die Star Alliance mit Abstand das größte Netzwerk und ein entscheidender Grund für unseren Erfolg. Denn diese Kooperationen ermöglichen uns einen raschen Marktzugang und begrenzen gleichzeitig die Investitionen und Markteintrittsrisiken.

Wo strategisch und wirtschaftlich sinnvoll, sind wir aber auch bereit, in eine engere Partnerschaft zu investieren. Dies haben wir auch bei der Übernahme der SWISS mit Weitsicht bewiesen: Die Transaktion gilt heute als beispielhaft für Übernahmen in der Industrie, weil sich die beiden Unternehmen hervorragend ergänzen und weitreichende Synergien erzielt werden. Unsere beabsichtigten Beteiligungen an Brussels Airlines und Austrian Airlines folgen denselben Rendite-Risiko-Prinzipien. In Italien haben wir uns hingegen für den Ausbau unserer eigenen starken Marke entschieden.

Auch beim Management finanzwirtschaftlicher Risiken spielt Weitsicht für uns eine wichtige Rolle. Die langfristige und systematische Sicherung der Währungs- und Treibstoffpreissicherungen beispielsweise hat eine Reduzierung der Volatilität und bessere Planbarkeit dieser Einflüsse zur Folge und unsere Mindestliquidität steht uns immer zur Verfügung, wenn wir sie benötigen. Dies ermöglicht uns, den eingeschlagenen Kurs länger beizubehalten, und gibt uns mehr Zeit, auf die Veränderung des Umfeldes adäquat reagieren zu können.

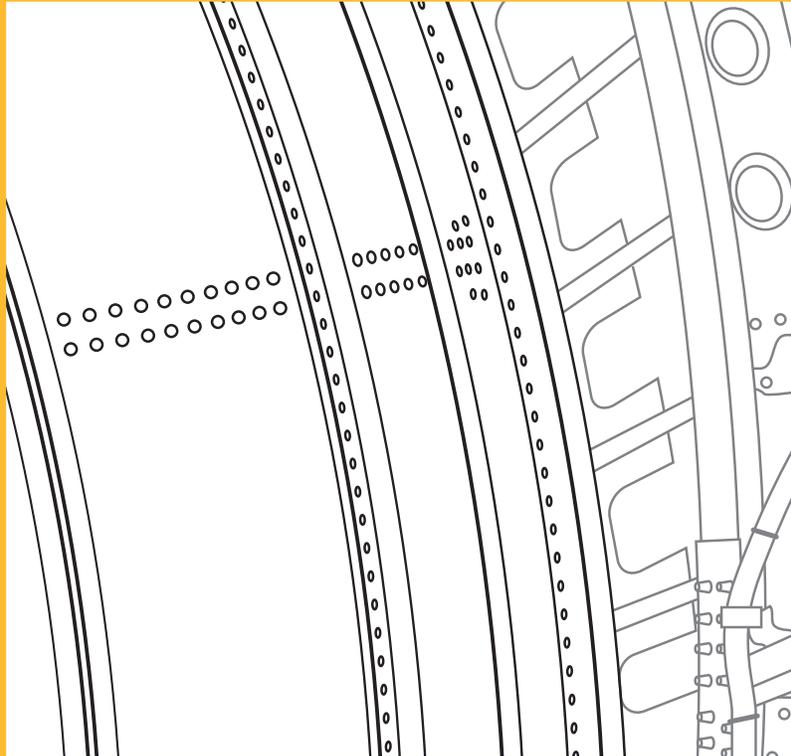
Auch künftig werden wir unsere Entscheidungen mit der nötigen Um- und Weitsicht treffen und dabei die kontinuierliche und langfristige Wertschaffung im Fokus behalten.

Weitere Informationen finden Sie in den Kapiteln „Konzernstrategie“ und „Risikobericht“.



Qualität
über Jahrzehnte





<< Das Druckschott ist die Abgrenzung der inneren Hülle eines Flugzeuges. Es dichtet den Flugzeuginnenraum gegen die umgebenden Druckverhältnisse außerhalb der Maschine ab. Durch den Kabinenüberdruck ist es hohen und ständig wechselnden Belastungen ausgesetzt, es dehnt sich aus und zieht sich zusammen. Trotzdem ist das Druckschott eines der wenigen Elemente eines Flugzeugs, die während des gesamten Lebenszyklus einer Maschine nicht ausgetauscht werden. Ob aus Kohlefaser oder Blech – es besticht durch seine Langlebigkeit und Qualität.

Bewährte Dimensionen der Qualität



Hohe Qualität stellt für Lufthansa einen entscheidenden Erfolgsfaktor dar. Alle Konzerngesellschaften bieten

ihren Kunden auf sie zugeschnittene, innovative und qualitativ hochwertige Produkte an. Dabei hat Qualität für uns viele Dimensionen. Eine entscheidende ist die Netzwerkqualität: Schon heute können unsere Kunden mit Lufthansa und ihren Partner-Airlines zu fast 1.000 Destinationen weltweit fliegen. Zu unserem hohen Qualitätsanspruch gehört auch unser erfolgreich positioniertes Premium-Produkt. Nicht umsonst konnten wir den Anteil der Premium-Kunden in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern. Inzwischen beträgt der Premium-Anteil an den Verkehrserlösen im Interkontinentalverkehr rund 52 Prozent. Trotz der zunehmenden Wirtschaftsschwäche ist hier die Premium-Nachfrage 2008 weiter deutlich gewachsen. Dies wiederum hatte einen sehr positiven Einfluss auf unsere Verkehrserlöse.

Die Weiterentwicklung unseres Angebots an Bord und am Boden setzt sich fort und reicht von einer neuen SWISS First Class und Business Class (2009) über die neue Lufthansa First Class (2010) bis hin zu den Investitionen in unsere Lounges, die in aller Welt bis 2013 für mehr als 150 Mio. EUR weiterentwickelt werden.

Die Tatsache, dass unser Vielfliegerprogramm Miles & More inzwischen das 16-millionste Mitglied begrüßen durfte, spricht ebenso wie eine über alle Produktsegmente hinweg stetig steigende Kundenzufriedenheit für die Attraktivität und Qualität unserer Produkte und stellt gleichzeitig einen Grund für die relative Stabilität unserer Erlöse dar.

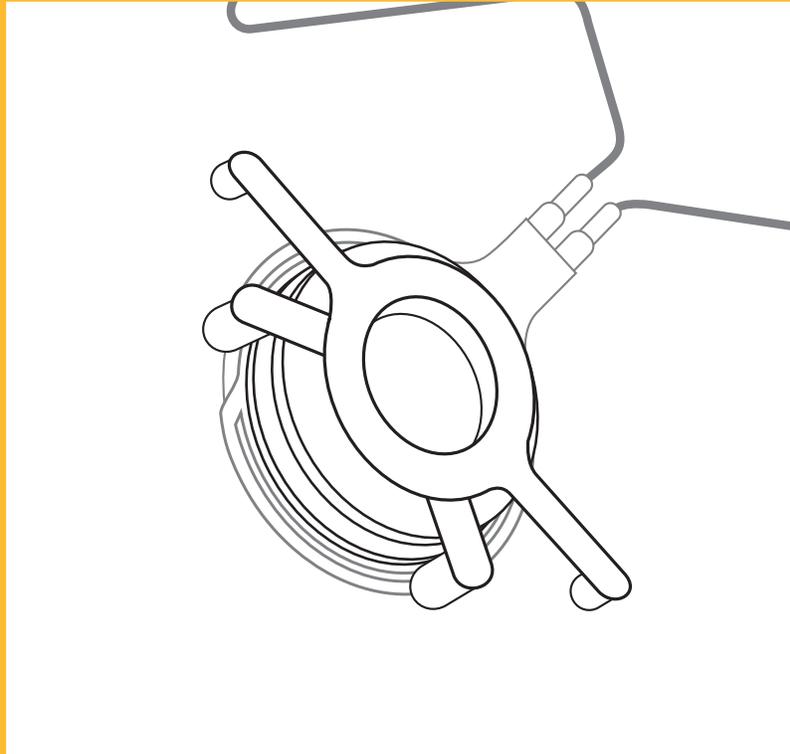
Eine hohe Qualität ist jedoch nicht auf die Passagierbeförderung beschränkt. So ist der hohe Anspruch von Lufthansa Technik ein wesentliches Aushängeschild für alle von ihr gewarteten Flugzeuge. Und bei Lufthansa Cargo steht die pünktliche und sichere Lieferung im Fokus des Kundenversprechens. Dass auch diese Maßnahmen erfolgreich sind, zeigt sich in einer Reihe von Auszeichnungen aus dem Jahr 2008: So wurde Lufthansa Cargo von der Fachzeitschrift Air Cargo World zur „weltweit besten Fracht-Fluggesellschaft“ gewählt. Und Lufthansa Technik erhielt vom US-Fachmagazin Aviation Week den „Best European Airline MRO Operation Award 2008“.

Weitere Informationen finden Sie in den Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern.



Vorsprung durch
Innovation





<< Die Trim Panel Speaker wurden von Lufthansa Technik für die Luftfahrt adaptiert und weiterentwickelt. Sie werden in erster Linie in Privatjets eingesetzt, sorgen für einen einheitlichen Raumklang in der gesamten Kabine und werden von Kunden daher häufig mit einem Surround System verglichen. Technisch funktioniert das Panel Speaker System, indem an die Rückseite der Flugzeuginnenverkleidung mehrere ca. 5 Zentimeter große so genannte Transducer (Shaker) angebracht werden. Diese lassen die Flugzeuginnenverkleidungen wie riesige Lautsprechermembranen vibrieren. Die ganze Flugzeugkabine wird dadurch zum Klangkörper und es entsteht ein sehr homogenes, unverzerrtes Klangbild. Besonders vorteilhaft an diesem System ist neben der einfachen Installation, dass es sich nahezu unsichtbar in die Kabineninnenausstattung einfügen lässt.

Innovationen für den Kunden zahlen sich aus



Ob fliegerische Pionierleistungen, wie die spektakuläre Ostasien-Flugexpedition, die Lufthansa 1926 über zehn Etappen nach Peking führte, der Anstoß zur Entwicklung der Boeing 737 in den 60er-Jahren oder die Gründung der ersten weltweiten Allianz im Luftverkehr 1997: Innovationen haben bei Lufthansa eine lange Tradition. Sie spielen auch heute eine wichtige Rolle und sind die Basis für unseren weiteren Erfolg. Investitionen in Innovationen sind damit wesentliche Treiber der guten Leistung aller Lufthansa Geschäftsfelder und zahlen sich aus – für die Kunden und das Unternehmen.

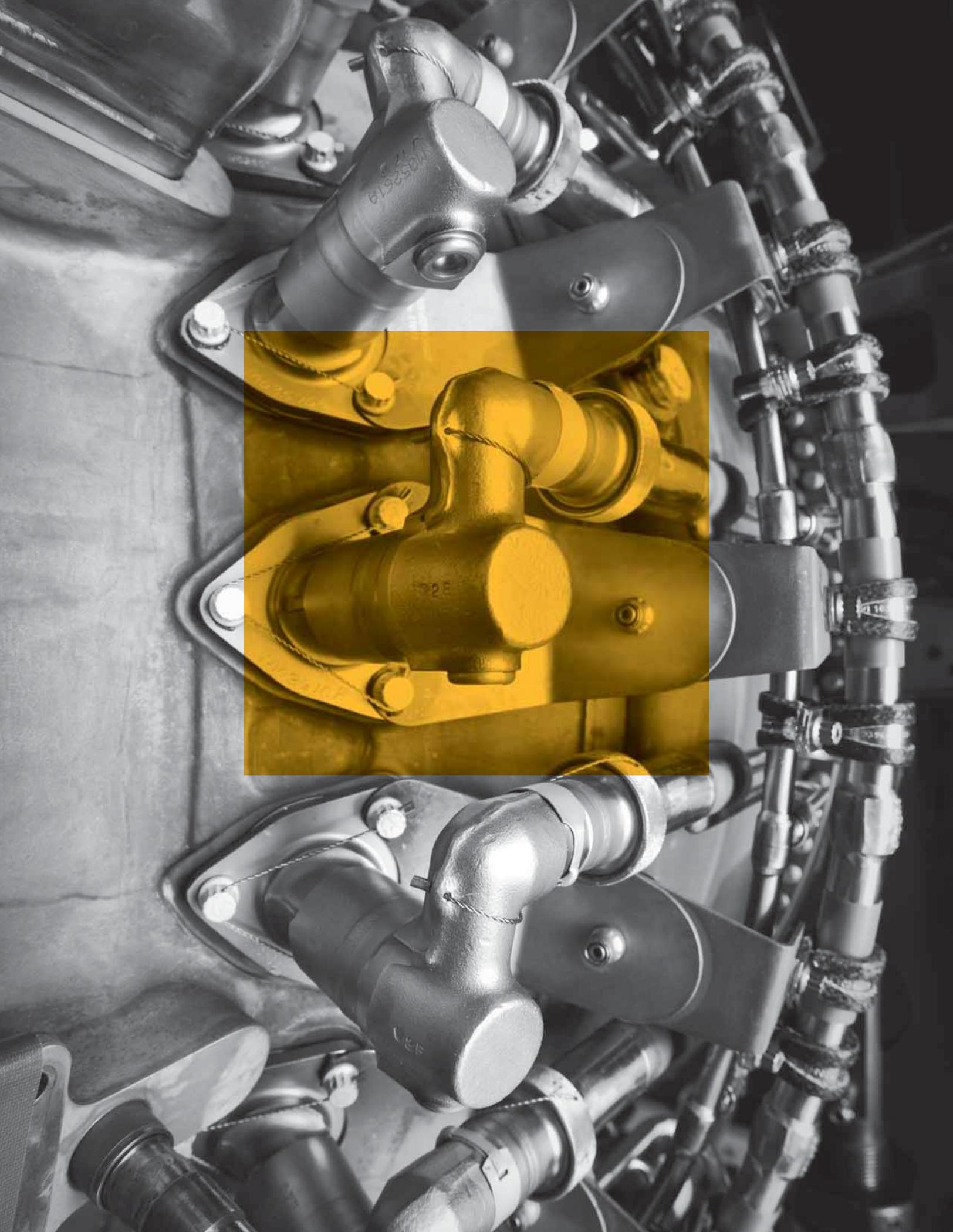
Denn bei unseren Entwicklungen lassen wir uns von den Bedürfnissen unserer Kunden leiten. Unser First Class Terminal in Frankfurt und die kürzlich eröffneten First Class-Lounges sind optimal auf Vielfliegerbedürfnisse zugeschnitten. Aber auch die Weiterentwicklung moderner Technologien hat viel Potenzial. So bieten wir unseren Passagieren seit 2008 beispielsweise die Möglichkeit des „papierlosen Fliegens“. Reisen werden dadurch noch flexibler, einfacher und komfortabler. Das hierfür entwickelte mobile Internetportal „mobile.lufthansa.com“ setzt Maßstäbe in Design, Funktionalität und Nutzerfreundlichkeit und wurde daher mit dem renommierten „made for mobile“-Award ausgezeichnet. Darüber hinaus vereinfacht und verkürzt dieser Service den Abfertigungsprozess und steigert damit die Effizienz unserer Prozesse.

Ein weiteres Beispiel für Innovationen mit unterschiedlichen Wirkungsebenen lässt sich bei Lufthansa Technik ausmachen: Ihr neues Überholungszentrum in Hamburg bietet auf 15.000 Quadratmetern Triebwerksinstandhaltung nach modernsten Erkenntnissen. In Verbindung mit einer optimierten Logistik wurden dort die Bearbeitungszeiten für die Motoren deutlich verkürzt. Dies hat Auswirkungen auf die Effizienz in der Produktion, führt aber gleichzeitig zu einem höheren Kundennutzen, weil die Triebwerke so wieder schneller in Betrieb gehen können.

Dies sind nur einige Beispiele, in denen ein gesteigerter Kundennutzen durch innovative Produkte, Dienstleistungen oder Prozesse mit einer Kostenverbesserung oder Effizienzsteigerung für uns einhergeht.

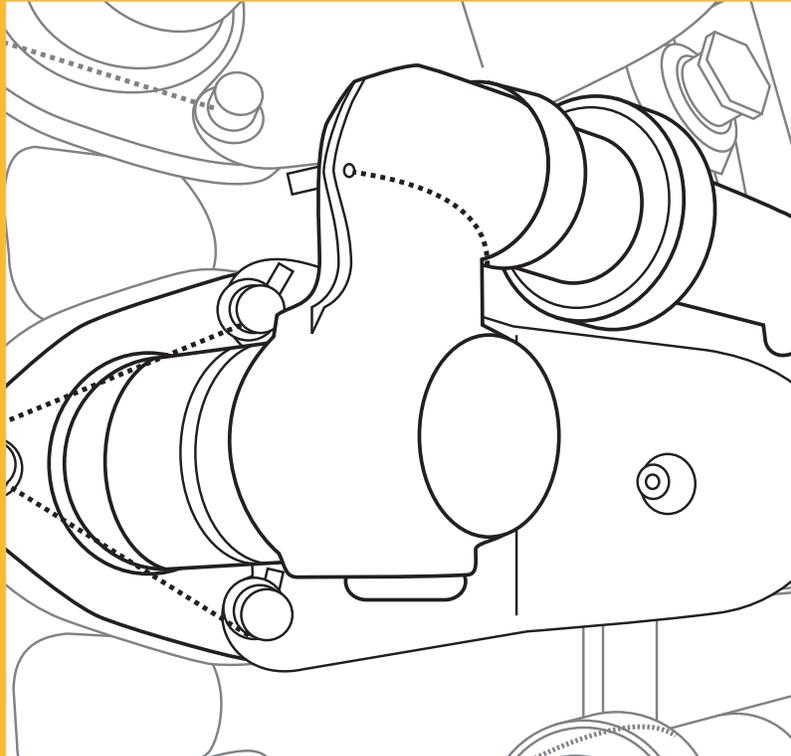
Und die Innovationen setzen sich 2009 fort: Zu Beginn des Jahres startete Lufthansa Cargo zusammen mit ihrer Tochtergesellschaft Jettainer eine Versuchsreihe mit Leichtgewichtcontainern mit dem Ziel, das Gewicht herkömmlicher Container um 15 Prozent zu reduzieren. Dies hätte nicht nur einen erheblichen Einfluss auf die Umweltperformance des Luftfrachtverkehrs, sondern würde für Lufthansa Cargo auch entscheidende Kostenvorteile in dem von großem Preisdruck gekennzeichneten Luftfrachtmarkt bedeuten.

Weitere Informationen finden Sie in den Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern.



Volle Leistung durch
Verlässlichkeit





<< Das Triebwerk einer Boeing 747-400 verfügt über bis zu 30 einzelne, gleichmäßig verteilte Kraftstoffeinspritzventile, die den Kraftstoff in einen ringförmigen Brennraum abgeben. In einem solchen Triebwerk werden bei einem Brennkammervolumen von etwa 20 Litern bis zu 12.000 Liter Kerosin pro Stunde verbrannt. Dadurch wird eine wesentlich höhere Energiedichte und somit höhere Leistung erreicht als bei anderen Bauformen. Um die Wirkung vollständig entfalten zu können, muss das ganze System reibungslos funktionieren. Das bedeutet, es muss Verlass auf die Funktionsfähigkeit jedes Einzelteils sein. Denn nur, wenn jedes einzelne Einspritzventil seine volle Leistung bringt, entwickelt das Triebwerk maximalen Schub und kann gleichzeitig verbrauchsarm funktionieren.

Verlässlichkeit für alle Stakeholder als Basis für den Erfolg



Verlässlichkeit ist für Lufthansa von entscheidender Bedeutung. Wir sind davon überzeugt, dass wir nur gemeinsam mit allen Beteiligten die maximale Leistung erbringen können. Daher ist es für uns wichtig, dass der Kranich das Vertrauen – von den Kunden über die Mitarbeiter, Zulieferer und Partner-Airlines bis hin zu den Anteilseignern – jederzeit rechtfertigt und ihr verlässlicher Partner ist. Denn Zuverlässigkeit ist nicht nur ein Teil unserer Markenwerte, sondern gleichzeitig ein wichtiger Erfolgsfaktor und Wettbewerbsvorteil.

Unsere Kunden können jederzeit auf die Dienstleistungen unserer Geschäftsfelder vertrauen. Das Mobilitätsversprechen der fliegenden Konzerngesellschaften und die Produktqualität stehen auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ebenso wenig zur Disposition wie die technischen Wartungsleistungen oder die Zuverlässigkeit der IT- oder Cateringleistungen.

Qualifikation, Engagement, Lust auf Wettbewerb und Leistung, Innovationskraft und Verantwortungsempfinden unserer Mitarbeiter sind

Schlüssel zum Erfolg unseres Unternehmens. Deshalb ist ein förderndes Arbeitsumfeld mit Perspektiven in Wachstumsphasen und Solidarität sowie Flexibilität in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Kern für ein leistungsstarkes Team. Es ist Grundlage für Mitarbeiterzufriedenheit und ausgeprägtes Serviceverhalten.

Verlässlichkeit ist es auch, die uns einen intensiven und aktiven Dialog mit unseren Kapitalgebern und Aktionären leben lässt. Wir sind uns der Volatilität in der Industrie und des daraus resultierenden erhöhten Informationsbedürfnisses bewusst. Der Kontakt und offene Austausch im Rahmen unserer Investor Relations- und Creditor Relations-Arbeit auf Konferenzen, Investorentagen sowie in vielen Einzelgesprächen sorgt für ein hohes Maß an Transparenz und Vertrauen und garantiert dadurch ein gemeinsames Verständnis für die Perspektiven des Kranichs.

Weitere Informationen finden Sie in den Kapiteln „Aktie“ und „Mitarbeiter“ sowie in den Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern.

Lufthansa Aktie: Outperformance in schwachem Marktumfeld

Bei einem Kursrückgang von 38,6 Prozent in einem schwachen Börsenumfeld bietet die Outperformance der Lufthansa Aktie gegenüber den Wettbewerbern im Jahr 2008 einen nur schwachen Trost. Doch spiegelt sie immerhin wider, wie gut wir im Vergleich aufgestellt sind und welch hohes Maß an Vertrauen wir bei unseren Anlegern genießen. Wir stellen uns dem Anspruch einer nachhaltigen Wertschaffung, auch für unsere Aktionäre. So wollen wir auch wieder das erzielte Ergebnis angemessen mit unseren Aktionären teilen. Die vorgeschlagene Ausschüttung von 0,70 EUR pro Aktie bedeutet eine Dividendenrendite von 6,3 Prozent.

Entwicklung der Lufthansa Aktie

Was für ein Börsenjahr: Die Kurse an den Weltmärkten bewegten sich auf Achterbahnfahrt, der Dow Jones-Index verzeichnete im selben Jahr den höchsten Anstieg und stärksten Fall in seiner Geschichte, der DAX wurde gleich mehrfach in seiner Zusammensetzung verändert und erhielt neue Bewertungsregeln, Volkswagen stieg im Herbst plötzlich zum „wertvollsten“ Unternehmen der Welt auf, und die Lufthansa Aktie gehörte zum Jahresende trotz zyklischer Industrie und Konjunkturabschwung zum Jahresende zu den fünf Werten mit der geringsten Volatilität im DAX. Dies sind nur einige Ausprägungen eines ungewöhnlichen, aber auch

sehr schwachen Börsenjahres. Die Stimmung an den weltweiten Märkten wurde in der ersten Jahreshälfte geprägt von dem starken Anstieg der Rohstoffpreise und den Befürchtungen einer sich ausweitenden Finanzmarktkrise. Während der Ölpreis in der zweiten Jahreshälfte wieder deutlich sank, wurden die Negativszenarien der Finanzmarktkrise teilweise von der Wirklichkeit noch übertroffen. Sie erforderten Rettungsaktionen und Notverkäufe einiger Banken, andere Häuser mussten sogar schließen. Die Konjunktur ging weltweit auf Talfahrt, eine kurzfristige Erholung scheint derzeit nicht in Sicht. An den Börsen herrschte daher im Jahresverlauf ein zunehmender Verkaufsdruck, in dessen Folge auch der DAX um insgesamt 40,4 Prozent an Wert verlor.

Kennzahlen zur Lufthansa Aktie		2008	2007	2006	2005	2004
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	11,19	18,22	20,85	12,51	10,55
Höchster Kurs	€	18,32	22,72	21,03	12,51	15,21
Niedrigster Kurs	€	8,99	17,17	12,29	9,95	8,63
Anzahl der Aktien	Mio.	457,9	457,9	457,9	457,9	457,9*
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	5,1	8,3	9,6	5,7	4,8
Ergebnis je Aktie	€	1,31	3,61	1,75	0,99	0,94
Operativer Cashflow je Aktie	€	5,40	6,25	4,60	4,27	4,11
Dividende je Aktie	€	0,70	1,25	0,70	0,50	0,30
Dividendenrendite (brutto)	%	6,3	6,9	3,4	4,0	2,8
Ausschüttungssumme	Mio. €	320,5	572,4	321,0	229,0	137,0
Total Shareholder Return	%	- 31,7	- 9,3	+ 70,7	+ 21,4	- 20,4

* Nach Kapitalerhöhung im Juni 2004.

Die Lufthansa Aktie bewegte sich über das Jahr gesehen im Einklang mit dem Markt. Über einige Strecken lag die Performance des Kranichs sogar deutlich über der des DAX. Nach Kursverlusten zum Jahresauftakt konnte die Lufthansa Aktie diese im Verlauf des ersten Quartals fast ausgleichen. Der Kurs sank insgesamt um 6 Prozent. Nach kurzzeitigem Jahreshoch von 18,32 EUR im April führten dann die Sorgen vor den Auswirkungen des extrem hohen Ölpreises zu heftigen Kursabschlägen bis Juli. Nach einer Seitwärtsbewegung im dritten Quartal reagierte auch die Lufthansa Aktie seit Ende September auf die eskalierende Finanzmarkt- und die sich abzeichnende Weltwirtschaftskrise mit starken Kursverlusten. Insgesamt gab sie in der Spitze bis zu 50,7 Prozent an Wert ab, zum Jahresende betrug der Abschlag bei einem Schlusskurs von 11,19 EUR 38,6 Prozent. Damit fiel der Rückgang etwas geringer aus als der des DAX.

Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2007, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern



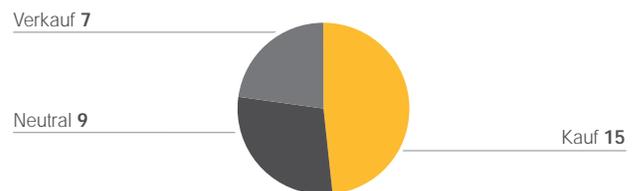
Noch deutlicher wird die Outperformance gegenüber den Hauptwettbewerbern, die mit Kursabschlägen von 42,3 Prozent (British Airways) und 60,8 Prozent (Air France-KLM) deutlich stärkere Einbußen hinnehmen mussten.

Analysteneinschätzungen

Die im Wettbewerbsvergleich gute Entwicklung der Lufthansa Aktie wird von der überwiegenden Mehrheit der Analystenkommentare unterstützt. Für die verzeichneten Kursrückgänge sehen sie keine unternehmensspezifischen Gründe, sondern machen die Einflüsse durch das schwierige Marktumfeld verantwortlich. Doch gerade in diesem Markt sehen sie den Lufthansa Konzern operativ aufgrund seiner höheren strukturellen Balance und Flexibilität wesentlich besser aufgestellt als viele Wettbewerber. Darüber hinaus honorieren sie das konservative Finanzprofil, das sich gerade in Zeiten unsicherer Finanzmärkte als bedeutende Absicherung erweist. Die Analysten vertrauen darauf, dass diese finanzielle Stärke weiter bewahrt wird, auch in Zeiten sich bietender Konsolidierungsprojekte.

Während die Integration der SWISS im Jahr 2005 vom Markt noch überwiegend mit Skepsis aufgenommen wurde, hoben die Analysten in ihren Kommentaren zu den beabsichtigten Anteilerwerben an Brussels Airlines und Austrian Airlines hervor, dass sie der Integrationsstärke der Lufthansa vertrauen. Daher hat sich auch bei den Einschätzungen der Analysten die relative Position der Lufthansa verbessert. Trotz der Anpassung vieler Kursziele auf durchschnittlich 13,22 EUR in Reaktion auf das veränderte Marktumfeld empfahlen 48 Prozent der Analysten die Lufthansa Aktie weiterhin klar zum Kauf. Die sieben Analysten (23 Prozent) mit Verkaufsempfehlungen heben gleichzeitig die mittelfristigen Chancen des Kranichs im aktuellen Umfeld hervor, legen in ihren Studien jedoch einen kurzfristigeren Maßstab an. Einen regelmäßig aktualisierten Analystenspiegel veröffentlichen wir auf unserer Internetseite www.lufthansa.com/investor-relations.

Analystenempfehlungen* Stand zum 31.12.2008



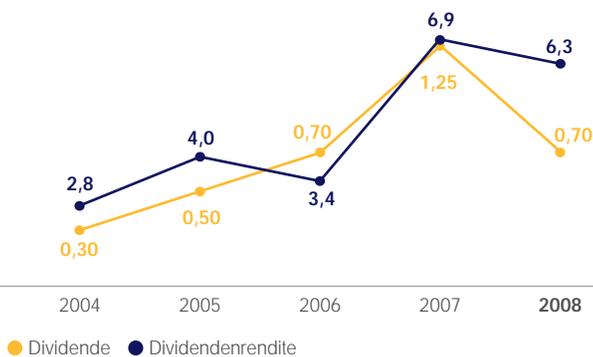
* Kursziel: 13,22 EUR, Durchschnitt von 31 Analysten. Spanne: 8,85 EUR bis 21,00 EUR.

Dividende

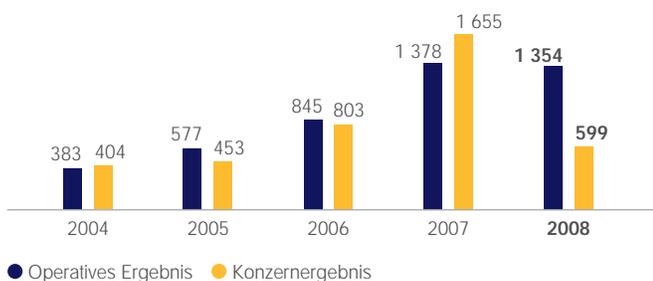
Grundsätzlich verfolgen wir eine auf Kontinuität ausgerichtete Dividendenpolitik. Ausschüttungen orientieren sich in erster Linie an der operativen Leistung des Konzerns. So haben wir in den vergangenen Jahren zwischen 30 und 40 Prozent des operativen Ergebnisses an die Anteilseigner ausgeschüttet. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Möglichkeit einer Ausschüttung aus dem Jahresüberschuss des Konzern- und des Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG. Außerordentliche Erträge, die grundsätzlich zu erhöhten Ausschüttungen führen können, haben sich im Berichtsjahr nicht ergeben. Vielmehr gebietet es derzeit unsere Verantwortung, zusätzlich zu den Eckpfeilern der Dividendenpolitik auch die unsichere Funktion der Finanzmärkte angesichts des vor uns liegenden Investitionsprogramms zu berücksichtigen.

Unter Würdigung all dieser Faktoren schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 24. April 2009 eine Dividende in Höhe von 0,70 EUR pro Aktie für das Geschäftsjahr 2008 vor. Das entspricht auf Basis des Jahresschlusskurses einer Dividendenrendite von 6,3 Prozent.

Dividende in €
und Dividendenrendite in %



Operatives Ergebnis und Konzernergebnis in Mio. €

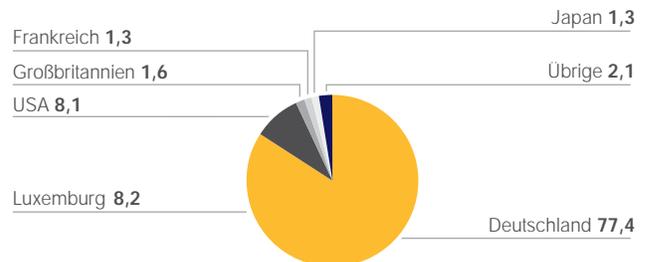


Aktionärsstruktur

Um die internationalen Luftverkehrsrechte und die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung zu wahren, werden Lufthansa Aktien gemäß Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) als vinkulierte Namensaktien gehandelt. Damit kann die Nationalitätenstruktur der Lufthansa Aktionäre nachgewiesen und dokumentiert werden, dass sich die Lufthansa Aktien mehrheitlich in deutschem Eigentum befinden. Im Verlauf des Jahres 2008 blieb die Aktionärsstruktur der Lufthansa relativ konstant. Zum Jahresende überwog der Anteil deutscher Investoren mit 77,4 Prozent stark. Vermehrte Gründungen von Fondsgesellschaften in Luxemburg haben zu

einem Anstieg der dort registrierten Investoren auf 8,2 Prozent des Grundkapitals geführt. Ähnlich stark sind noch Investoren aus den USA vertreten (8,1 Prozent). Auf niedrigerem Niveau, jedoch deutlich über den Vorjahren, kommen Aktionäre aus Japan, deren Anteil auf 1,3 Prozent des Grundkapitals anstieg.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 31.12.2008 in %



Größter Anteilseigner ist nach Meldung vom 14. Juli 2006 die AXA Gruppe mit 10,56 Prozent. Dr. Lutz Helmig hält direkt und indirekt 3,11 Prozent der Lufthansa Anteile (Mitteilung vom 15. Januar 2008). Darüber hinaus halten Barclays Global Investors mit 3,07 Prozent (Mitteilung vom 13. November 2008) und die Allianz SE über ihre Tochtergesellschaft Süddeutsche-Industrie-Beteiligungs-GmbH mit 3,06 Prozent (Mitteilung vom 18. Juni 2008) wesentliche Anteile an Lufthansa. Der Aktienanteil in den Händen von institutionellen Investoren lag zum Bilanzstichtag bei 69,6 Prozent (Vorjahr: 75,3 Prozent), der Anteil von Privatanlegern erhöhte sich auf 30,4 Prozent (Vorjahr: 24,7 Prozent). Darin enthalten sind auch die Aktien der Mitarbeiter und Führungskräfte von Lufthansa, die über die Aktienprogramme in ihr Unternehmen investiert haben. Informationen zu den Aktienprogrammen finden Sie im Kapitel „Corporate Governance“ auf S. 34 oder im Internet unter www.lufthansa.com/investor-relations. Die Streubesitzquote nach den Standards der Deutschen Börse liegt unverändert bei 100 Prozent.

Investor Relations

Wir folgen unserem Anspruch, alle Teilnehmer des Kapitalmarkts umfassend, transparent und zeitnah über die Entwicklungen des Unternehmens sowie die eingeschlagenen Strategien und Maßnahmen zu unterrichten. Dies ist gerade in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten eine wesentliche Voraussetzung für das Vertrauen der Aktionäre. Daher haben wir 2008 unsere Investor Relations-Aktivitäten abermals ausgebaut. Auf insgesamt 33 Roadshows und zehn Investorenkonferenzen informierten Vorstand und Investor Relations Investoren weltweit über die operativen und strategischen Entwicklungen bei Lufthansa. Insgesamt führten wir im Berichtsjahr mehr als 450 (Vorjahr: 400) Einzel- und Gruppengespräche mit institutionellen Investoren und Analysten. Hinzu kamen die

regulären Präsenz- und Telefonkonferenzen zur Kommentierung der Quartalsabschlüsse. Unseren traditionellen Investorentag haben wir am 25. Juni 2008 an unserem Drehkreuz München ausgerichtet. Schwerpunkt der Veranstaltung war es, tiefere Einblicke in die Hubsteuerung, die Kooperations- und Beteiligungsstrategie sowie die Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ zu geben. Mit den Quartalsberichten sowie mit der monatlich erscheinenden Investor Info informierten wir den Kapitalmarkt zeitnah über die aktuelle Entwicklung und weitere relevante Nachrichten aus den Geschäftsfeldern. Kreditinvestoren wurden neben der kontinuierlichen Kommunikation dreimal durch die Creditor Info über die neuesten Entwicklungen informiert.

Privataktionäre unterrichteten wir fünfmal mit der Aktionärsinfo über wesentliche Ereignisse bei Lufthansa. Darüber hinaus präsentierten wir das Unternehmen bei drei Privataktionärsforen und standen im Anschluss den insgesamt rund 750 Anlegern ausführlich Rede und Antwort.

Wenn es um die zeitnahe Information der Kapitalmärkte geht, gewinnt auch das Internet weiterhin an Bedeutung. Die Anzahl der Aufrufe unserer Internetseite www.lufthansa.com/investor-relations blieb 2008 mit rund einer Million auf einem sehr hohen Niveau. Die Online-Veröffentlichung der Publikationen, Reden und weiterer wesentlicher Informationen ist mittlerweile nicht nur bei Lufthansa selbstverständlich. Auch die Reden des Aufsichtsrats- und des Vorstandsvorsitzenden während der Hauptversammlung können live im Internet verfolgt werden. Wir haben unser Online-Angebot darüber hinaus weiter ausgebaut und den Internetauftritt neu strukturiert, um eine rasche und nutzerfreundliche Navigation zu erreichen. Die Angebote werden im Laufe des Jahres 2009 um weitere Möglichkeiten erweitert. Hierzu gehört auch eine barrierefreie Online-Version dieses Geschäftsberichts nach den neuesten technischen Standards.

Es hat für uns hohe Priorität, alle relevanten Standards in der Kapitalmarktkommunikation zu erfüllen. Dazu gehören unter anderem der Deutsche Corporate Governance Kodex sowie die Anforderungen der Deutschen Börse. Dies ist uns 2008 abermals gelungen.

Aktienindizes und Handelsplattformen

Die Lufthansa Aktie ist in vielen Aktienindizes vertreten. Als DAX-Wert zählt Lufthansa zu den 30 größten börsennotierten Gesellschaften in Deutschland. Im Index war sie zum Jahresende mit einer Gewichtung von 1,16 Prozent vertreten. Sie hat ihre Position um einen Platz auf Rang 21 verbessert. Die Lufthansa Aktie ist auch in weiteren internationalen Indizes enthalten, wie beispielsweise dem Dow Jones EURO STOXX Mid, MSCI Euro und FTSE Eurofirst 300.

Der verantwortungsbewusste Umgang mit Umwelt, Belegschaft und Gesellschaft wurde Lufthansa 2008 zum wiederholten Mal durch die Mitgliedschaft in den Indizes Dow Jones Sustainability World Index und FTSE4Good bestätigt. Des Weiteren ist Lufthansa im ASPI – Advanced Sustainable Performance Index – und ESI – Ethibel Sustainability Index – vertreten.

2008 war auch ein Börsenjahr mit hohem Handelsaufkommen in der Aktie. Insgesamt wechselten 1,6 Milliarden Lufthansa Aktien den Besitzer, das entsprach einem Handelsvolumen von 24,2 Mrd. EUR. Bezogen auf die ausgegebenen Aktien (457,9 Millionen Stück) ergab sich eine Umschlagshäufigkeit von 3,5. Der weitaus überwiegende Anteil (98,5 Prozent) erfolgte über das elektronische Handelssystem Xetra. Besonders handelsintensiv waren die Monate Juli und Oktober mit Umsätzen von je 2,8 Mrd. EUR und 2,2 Mrd. EUR.

In den USA können Anleger auch über das „Sponsored American Depository Receipt Program“ (ADR) in Lufthansa investieren. Das ADR-Handelsvolumen liegt derzeit bei unter 1 Prozent des Aktienkapitals.

Kennnummern der Lufthansa Aktie	
ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Kürzel ADR-Programm	DLAKY
Börsenkürzel	LHA
Tickersymbol Reuters	LHAG.DE, Xetra
Tickersymbol Bloomberg	LHA GY für Xetra, LHA GF, Frankfurt Parkett, LHA GR, alle LH Kurse
Börsenplätze	Frankfurt, Stuttgart, München, Hannover, Düsseldorf, Berlin, Bremen, Hamburg, Xetra
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industriegruppe	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes	DAX, DivDAX, Dow Jones STOXX 600, Dow Jones EURO STOXX Mid, Dow Jones STOXX Global 1800, Dow Jones Sustainability World Index, FTSE4Good, FTSE Eurofirst 300, S&P Global 1200, S&P Europe 350, MSCI Euro

Sehr geehrte Damen und Herren,

schauen wir auf das letzte Geschäftsjahr zurück, so zeigt sich: 2008 war ein erfolgreiches, aber auch ein Jahr mit vielen Herausforderungen und wichtigen strategischen Entscheidungen. Unsere enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Vorstand haben wir auch 2008 fortgesetzt. Dabei haben wir insbesondere die Aufgaben wahrgenommen, für die wir nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich sind: die Arbeit des Vorstands zu überwachen und ihn beratend zu begleiten.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen gelesen und mit dem Vorstandsvorsitzenden vor allem die Strategie von Lufthansa und die aktuelle Geschäftsentwicklung erörtert. Darüber hinaus hat der Vorstand den gesamten Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen regelmäßig schriftlich auf dem Laufenden gehalten. Die Berichtspflichten des Vorstands und der Katalog zustimmungspflichtiger Geschäfte sind in einer Geschäftsordnung festgelegt.

Der Vorstand hat uns zeitnah über das Wettbewerbsumfeld, alle wichtigen unternehmenspolitischen Entscheidungen und die beabsichtigte Geschäftspolitik genauso umfassend informiert wie über die Investitions- und Beteiligungsvorhaben und die geplanten Maßnahmen zur Konzernfinanzierung.

Im Mittelpunkt der Sitzungen des Aufsichtsrats standen diesmal neben der wirtschaftlichen Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Konzern- und Beteiligungsgesellschaften vor allem die strategischen Optionen im Konsolidierungsprozess in der europäischen Luftverkehrsbranche. Dabei haben wir die Strategie des Vorstands unterstützt, die Position von Lufthansa im Wettbewerb durch die Schaffung eines europäischen Airline-Verbunds weitgehend eigenständiger Fluggesellschaften zu stärken. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat der schrittweisen vollständigen Übernahme und Integration aller Gesellschaftsanteile an der SN Airholding, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, und an der Austrian Airlines AG in den Lufthansa Konzern zugestimmt.

Weitere wichtige Entscheidungen betrafen die Investitionen in eine neue Business Class für die A340-300-Flotte der SWISS und den Kauf von Reservetriebwerken für die Embraer-Flotte. Ferner hat uns der Vorstand turnusmäßig über die Veränderungen der Aktionärsstruktur, über die Geschäfte mit derivativen Instrumenten sowie über Dotierung und Rendite des Lufthansa Pensionsfonds unterrichtet. Zu den Angaben des Vorstands in den Lageberichten gemäß §§ 289 Absatz 4 und 315 Absatz 4 HGB sind keine weiteren Erläuterungen erforderlich.

Im Jahr 2008 hat sich der Aufsichtsrat zu fünf ordentlichen Sitzungen am 10. März, 28. und 29. April, 24. September und 3. Dezember sowie zu einer außerordentlichen Sitzung am 17. Mai getroffen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 29. April 2008 endete die fünfjährige Amtszeit aller Mitglieder des Aufsichtsrats. Den zu diesem Zeitpunkt aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mitgliedern Frau Patricia Windaus und Frau Sabine Wolbold sowie den Herren Dr. Clemens Börsig, Manfred Calsow, Michael Diekmann, Robert Haller, Steffen Kühhirt, Dr. Otto Graf Lambsdorff, Willi Rörig, Werner Schmidt, Thomas von Sturm, Dr. Hans-Dietrich Winkhaus und Dr. Klaus Zumwinkel danke ich im Namen des Aufsichtsrats für die übernommene Verantwortung und die stets konstruktive und engagierte Mitarbeit.

Der Nominierungsausschuss, dem unverändert die Herren Hartmann, Dr. Schlede und ich angehören, hat zur Vorbereitung der Neuwahl des Aufsichtsrats im Frühjahr zweimal getagt. In der Hauptversammlung 2008 wurden dann die Vertreter der Anteilseigner für fünf Jahre neu gewählt. Erstmals sind damit Frau Dr. Nicola Leibinger-Kammüller sowie die Herren John Allan, Dr. Werner Brandt, Dr. Jürgen Hambrecht, Dr. Herbert Walter und Matthias Wissmann im Aufsichtsrat vertreten. Bereits im Frühjahr 2008 hatten die Arbeitnehmer des Lufthansa Konzerns Frau Dominique Hiekel und die Herren Bernd Buresch, Jörg Cebulla, Eckhard Lieb, Wolf Liebetau, Simon Reimann und Stefan Ziegler neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2008 ist Herr Liebetau in den Ruhestand getreten und damit aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Seine Nachfolgerin ist seit 1. Januar 2009 das von den Arbeitnehmern des Lufthansa Konzerns gewählte Ersatzmitglied Frau Marlies Rose. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Liebetau für seine verantwortungsbewusste Mitarbeit.

Die in der konstituierenden Sitzung des neu gewählten Aufsichtsrats am 29. April 2008 abgehaltenen Wahlen des Aufsichtsratsvorsitzenden und seines Stellvertreters wurden aufgrund eines Formfehlers in einer außerordentlichen Sitzung am 17. Mai 2008 wiederholt. Dabei wurde ich zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herr Bsirske zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats wiedergewählt.

Zu Mitgliedern des Präsidiums wurden neben dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinem Stellvertreter die Herren Buresch und Dr. Hambrecht gewählt. Das Präsidium des Aufsichtsrats hat dreimal getagt. Gemäß der neuesten Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex gibt das Präsidium dem Aufsichtsrat nur noch Beschlussempfehlungen zu Inhalt, Gestaltung und Abschluss der Anstellungsverträge mit den Vorstandsmitgliedern. Das Präsidium ist aber weiterhin allein zuständig für sonstige personelle Angelegenheiten von Vorständen und Prokuristen. Auf Empfehlung des Präsidiums hat der Aufsichtsrat im September Herrn Stephan Gemkow bis zum 31. Mai 2014 zum Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG wiederbestellt.

Der nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz obligatorische Vermittlungsausschuss, zu dessen Mitgliedern neben dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinem Stellvertreter Frau Hiekel und Herr Dr. Hambrecht gewählt wurden, musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats wurde beschlossen, die Mitgliederzahl des Prüfungsausschusses von vier auf sechs zu erhöhen, weil die Aufgaben dieses Gremiums stetig umfangreicher geworden sind. Zu Mitgliedern des Ausschusses wurden Herr Dr. Schlede als Vorsitzender sowie die Herren Dr. Brandt, Erwert, Hartmann, Lieb und Dr. Wollstadt gewählt. Der Ausschuss hat zweimal jeweils im Beisein der Wirtschaftsprüfer getagt.

Über die Tätigkeit der Ausschüsse wurde jeweils zu Beginn der Aufsichtsratsitzungen informiert. Im September ist der Aufsichtsrat einvernehmlich übereingekommen, ab sofort darauf zu verzichten, die in der Satzung geregelten Möglichkeiten für Freiflüge wahrzunehmen. Im Dezember haben wir die Effizienz unserer Arbeit geprüft und gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte und uneingeschränkte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Anzeigepflichtige Interessenkonflikte hat es 2008 nicht gegeben.

Die von der Hauptversammlung 2008 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) aufgestellt. Der Prüfer hat den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und die jeweiligen Lageberichte zum 31. Dezember 2008 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. Im Oktober wurde dem Prüfungsausschuss ein aktueller Risikobericht präsentiert. Während der Abschlussprüfung hat der Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung widersprechen.

Anfang März 2009 hat der Prüfungsausschuss Vorabexemplare der Prüfungsberichte in meinem und im Beisein der Prüfer und des Finanzvorstands eingehend erörtert. Rechtzeitig vor der Bilanzsitzung



haben die Prüfer ihre Prüfungsberichte an den gesamten Aufsichtsrat übersandt. An der Bilanzsitzung haben die den Jahresabschluss unterzeichnenden Prüfer teilgenommen, über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet.

In dieser Sitzung haben wir den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, die jeweiligen Lageberichte und den Vorschlag zur Gewinnverwendung eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2008 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Dem Vorstand und allen Mitarbeitern des Konzerns und seiner Beteiligungsgesellschaften sprechen wir für ihre persönlichen Beiträge zum beeindruckenden Erfolg im schwierigen Geschäftsjahr 2008 unseren besonderen Dank aus.

Köln, den 10. März 2009

Für den Aufsichtsrat
Jürgen Weber, Vorsitzender

Corporate Governance

Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex hat in ihrer turnusmäßigen Sitzung am 6. Juni 2008 eine aktualisierte Version des Kodex verabschiedet. Sie ist am 8. August 2008 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden und damit in Kraft getreten. Wie auch in den Vorjahren hält Lufthansa alle Empfehlungen des Kodex ein und gibt erneut eine uneingeschränkte Entsprechenserklärung ab.

Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat haben auf ihrer Sitzung am 3. Dezember 2008 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 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex uneingeschränkt entsprochen wurde und zukünftig uneingeschränkt entsprochen werden wird.“ Diese und die darüber hinaus freiwillig erfüllten Anregungen des Kodex sind auf unserer Website: www.lufthansa.com/investor-relations nachzulesen.

Aktionäre und Hauptversammlung

Lufthansa Aktien sind vinkulierte Namensaktien, die alle über das gleiche Stimmrecht verfügen. Hiermit sind die 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 AktG auch die Eintragungsvoraussetzungen des LuftNaSiG zu beachten. Auf der Hauptversammlung können nur die Aktionäre ihre Stimmrechte ausüben, die im Aktienregister eingetragen sind.

Als Service für unsere Aktionäre bieten wir beim aktienrechtlichen Anmeldeprozess an, dass sie sich per Internet anmelden und ihre Weisungen noch bis kurz vor der Hauptversammlung erteilen können. Ausführliche Informationen finden Sie im Kapitel „Aktie“, S. 28.

Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG haben sich Geschäftsordnungen gegeben, in denen die Arbeit innerhalb dieser Gremien und die Zusammenarbeit beider Organe verbindlich geregelt werden. Die drei Mitglieder des Vorstands tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich Verantwortung und unterrichten sich gegenseitig über alle wesentlichen Vorgänge und Geschäfte. Der Vorstandsvorsitzende erstattet dem paritätisch besetzten Aufsichtsrat regelmäßig Bericht. Er unterrichtet den Aufsichtsratsvorsitzenden bei wichtigen Anlässen.

Der Vorstand beschließt mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Für eine Reihe von Geschäften muss der Vorstand vorher die Zustimmung des Aufsichtsrats einholen. Darunter fallen insbesondere: die Aufnahme neuer Geschäftszweige und der Abschluss oder die Aufhebung von Unternehmensverträgen und strategisch bedeutsamen Kooperationsverträgen, das langfristige Leasing von Flugzeugen und ab einer bestimmten Wertgrenze die Gründung von Unternehmen, die Aufnahme von Anleihen und langfristigen Krediten sowie Investitionen in das Anlagevermögen.

Viermal im Jahr informiert der Vorstand den Aufsichtsrat über die Geschäftsentwicklung des Konzerns und der Beteiligungsunternehmen. Einmal jährlich unterrichtet er ihn über die operative Konzernplanung und die Finanzierung des Konzerns.

Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes vierköpfiges Präsidium, das dem Aufsichtsrat 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 und der Compliance zuständig ist. Er erörtert darüber hinaus die Quartalszwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der mit drei Mitgliedern besetzte Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen. Der nach § 27 Absatz 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 innerhalb eines Monats dem Aufsichtsrat einen Vorschlag zu machen.

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 angemessenen Selbstbehalt abgeschlossen.

Die Namen der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse sind auf S. 201 ff. aufgeführt.

Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation

Lufthansa stellt den Konzernabschluss und die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) auf. Dabei werden die Empfehlungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. 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 2008 wurde die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2008 sind im Konzernanhang, Erläuterung 53, S. 199 zusammengestellt.

Lufthansa informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten sind nachzulesen im Kapitel „Aktie“ und im Internet auf www.lufthansa.com/investor-relations.

Sollten Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder sowie Mitglieder des Bereichsvorstands der Lufthansa Passage Airlines mit Lufthansa Aktien, Optionen oder sonstigen Derivaten auf die Lufthansa Aktie handeln – so genannte Directors' Dealings –, werden diese umgehend bekannt gegeben, wenn sie die Grenze 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.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Vorstandsvergütung besteht aus drei Komponenten: einer fixen und einer variablen Jahresvergütung, dazu eine Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung. Die beiden Letztgenannten haben jeweils Risikocharakter. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten neben festen Bezügen auch eine Vergütung, die von der Dividende abhängig ist. Einzelheiten zur Struktur der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung sowie die auf die einzelnen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder entfallenen Beträge sind im Konzernanhang ab S. 195, Erläuterung 51 veröffentlicht.

Compliance

Compliance beschreibt alle Maßnahmen, die das rechtmäßige Verhalten von Unternehmen, ihrer Leitungsorgane und ihrer Mitarbeiter im Hinblick auf gesetzliche Ge- und Verbote gewährleisten. Mit dem Lufthansa Compliance-Programm sollen unsere Mitarbeiter vor Gesetzesverstößen bewahrt und dabei unterstützt werden, Gesetze richtig anzuwenden.

Das Lufthansa Compliance-Programm setzt sich aus den Bausteinen Competition, Kapitalmarkt, Integrity und Corporate Compliance zusammen. Über ein Ombudssystem haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, Verdachtsmeldungen im Hinblick auf wirtschaftskriminelle Handlungen oder Verstöße gegen die Compliance-Regelungen abzugeben. Das zentrale Compliance Office und die Compliance-Beauftragten in den Konzerngesellschaften sorgen dafür, dass das Compliance-Programm konzernweit umgesetzt wird. Der Prüfungsausschuss wird regelmäßig über einen Compliance-Bericht informiert.

1. Der Lufthansa Konzern

1.1 Geschäftstätigkeit

Die Deutsche Lufthansa AG ist ein weltweit operierendes Luftverkehrsunternehmen. Der Konzern ist in fünf Geschäftsfeldern aktiv, die Mobilität und Dienstleistungen für Fluggesellschaften anbieten. Sie nehmen eine führende Rolle in ihren jeweiligen Segmenten ein. Insgesamt gehören über 400 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Konzern.

Mit dem strategischen Geschäftsfeld Passagierbeförderung und der Logistik bietet Lufthansa Mobilität für Passagiere und Fracht. Die Fluggesellschaften des Konzerns positionieren sich in ihren Segmenten als Premium-Carrier und gehören zu den führenden Unternehmen ihrer Branche. Im Berichtsjahr wurde die Erweiterung der Gruppe der Passagierfluggesellschaften mit neuen Partnern eingeleitet, wodurch die Stellung von Lufthansa im Heimatmarkt Europa in Zukunft weiter gestärkt wird. Auch Lufthansa Cargo zählt zu den Marktführern im internationalen Luftfrachtverkehr. Neben einem weltweiten Netzwerk überzeugt Lufthansa Cargo durch kürzeste Transportzeiten und hohe Qualitätsstandards in vielen zum Teil hoch spezialisierten Produktbereichen.

Lufthansa bietet darüber hinaus mit den drei Geschäftsfeldern Technik, IT Services und Catering umfassende Dienstleistungen für eigene und zunehmend für konzernfremde Fluggesellschaften. Lufthansa Technik ist weltweit führend in der Wartung, Reparatur und Überholung von zivilen Flugzeugen. Sie offeriert dabei umfassenden Service – vom Einzelauftrag bis hin zur kompletten Betreuung ganzer Flotten. Lufthansa Systems ist einer der weltweit führenden IT-Dienstleister in der Luftfahrtindustrie und bietet ein breites Angebot von der Entwicklung maßgeschneiderter IT-Lösungen für Airlines bis hin zum Betrieb kompletter IT-Infrastrukturen. LSG Sky Chefs ist Weltmarktführer im Airline-Catering. Die 124 Unternehmen der Gruppe beliefern nahezu alle internationalen sowie viele der nationalen und regionalen Fluggesellschaften. Insgesamt zählt die LSG Sky Chefs-Gruppe, die sich auch als erfolgreicher Komplettanbieter für das Inflight-Management, also Dienstleistungen wie Produktdesign und Management des Bordverkaufs, einen Namen gemacht hat, fast 500 Kunden. Die einzelnen Geschäftsfelder sind im Kapitel „Entwicklung der Geschäftsfelder“ ab S. 72 detailliert beschrieben.

Der Lufthansa Konzern beschäftigte 2008 durchschnittlich 108.123 Mitarbeiter und erzielte einen Jahresumsatz in Höhe von rund 24,9 Mrd. EUR.

Organisationsübersicht Stand zum 31.12.2008



1.2 Organisation

Wie in Deutschland üblich, verfügt auch die Deutsche Lufthansa AG über eine Zweiteilung der Leitungs- und Überwachungsstruktur. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung, richtet das Unternehmen strategisch aus und sorgt dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Der Aufsichtsrat bestellt, berät und überwacht den Vorstand.

Der Lufthansa Konzern wird durch drei Vorstände geführt: den Vorstandsvorsitzenden, den Vorstand für Finanzen sowie den Vorstand für Aviation Services und Human Resources. Auf die drei durch die Vorstände vertretenen Ressorts sind wichtige Zentralaufgaben verteilt. Die Deutsche Lufthansa AG fungiert dabei als Obergesellschaft und ist gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns. Mit Ausnahme der Passagierbeförderung werden die einzelnen Geschäftsfelder in jeweils eigenen Konzerngesellschaften geführt. Mit ihnen bestehen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge. Die Gesellschaften sind selbst für ihre

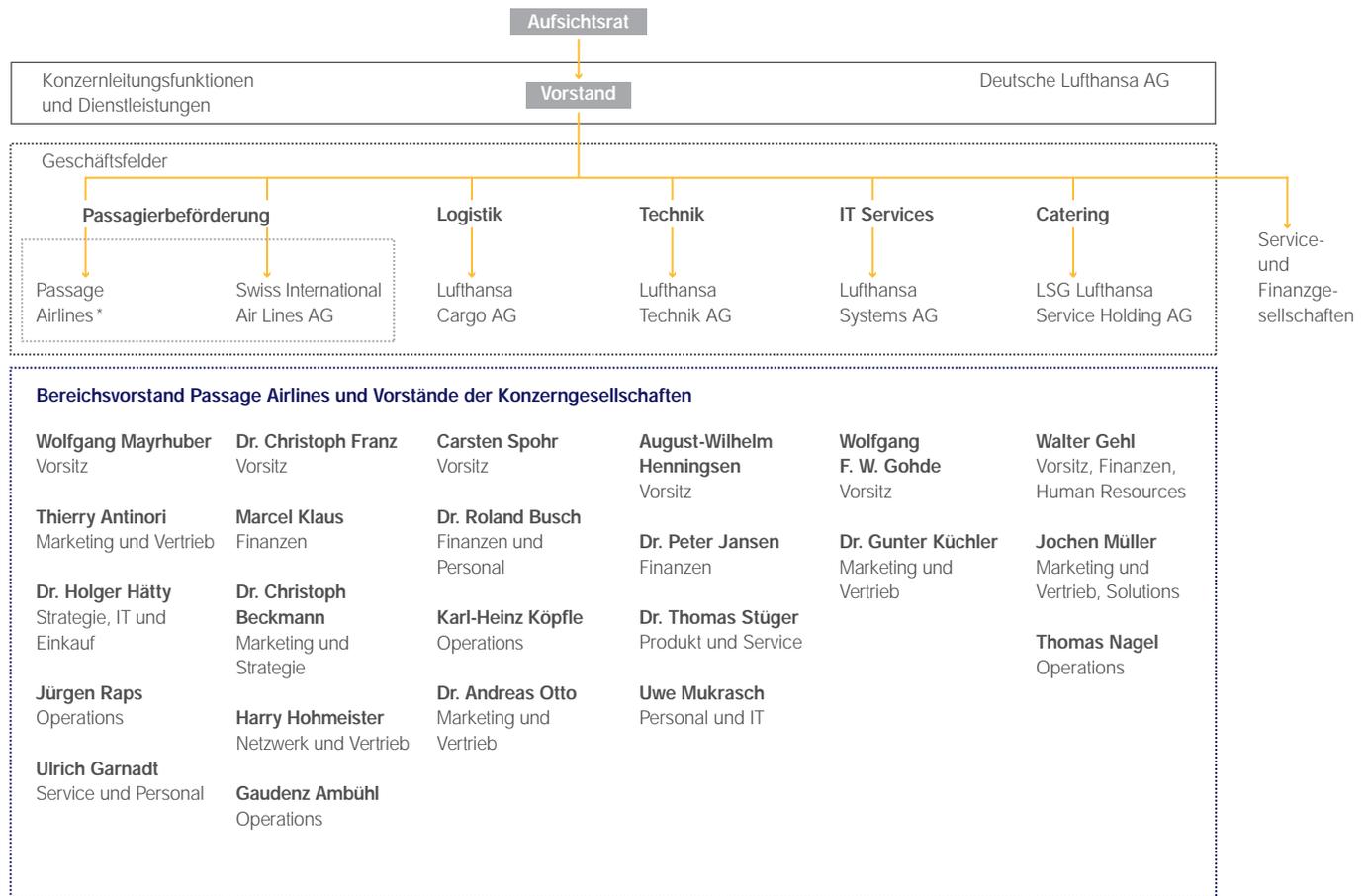
Geschäfte und Ergebnisse verantwortlich. Sie werden von eigenen Aufsichtsräten überwacht, in denen Mitglieder des Konzernvorstands vertreten sind.

Weitere Informationen finden Sie im Konzernanhang, Erläuterung 51, ab S. 195.

1.3 Konzernstrategie

Fundament für profitables Wachstum stärken Trotz der derzeitigen Turbulenzen durch die Finanz- und Wirtschaftskrise bleibt der weltweite Luftverkehr grundsätzlich eine Wachstumsindustrie. Zurzeit wird er jedoch vor allem durch die konjunkturellen Einflüsse geprägt. Der hohe Ölpreis hat in Verbindung mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise weitreichende Folgen für die Branche. Auch eine Reihe regulatorischer und struktureller Veränderungen wie die Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen Europa und den USA haben ihre Spuren hinterlassen. Auf diese Veränderungen

Konzernstruktur



* Selbstständiger Geschäftsbereich mit Ergebnisverantwortung.

gehen wir im Einzelnen im Kapitel „Branchenentwicklung“ (S. 46) näher ein. Diese Entwicklungen stellen zugleich eine Herausforderung für die Branche dar, bieten aber auch Chancen für ein weltweit operierendes und profitables Luftverkehrsunternehmen wie Lufthansa. Denn wir haben uns auf konjunkturelle Schwankungen strategisch, operativ und finanziell vorbereitet. Unsere Konzernstrategie, die auf den nachfolgenden fünf Pfeilern basiert, ist auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtet und drückt hiermit unser Bekenntnis zum Shareholder Value aus. Dabei gilt unverändert: Profitabilität geht vor Größe.

Werte Die Grundlage für alle Geschäftsfelder und zugleich ihre Erfolgsfaktoren sind Qualität, Zuverlässigkeit, Innovation, Vertrauen und Kundennähe. Dabei unterstützen sich die Geschäftsfelder auch gegenseitig. So hat etwa Lufthansa Technik das Image der Kernmarke Lufthansa hinsichtlich Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit entscheidend geprägt. Dabei handelt es sich um Erfolgsfaktoren, die auch von Kunden im Passagier- und Frachtgeschäft honoriert werden. Durch ständige Innovationen wie beispielsweise das „papierlose“ Fliegen im Passagierbereich oder die Nutzung leichter Cargocontainer in der Logistik schaffen wir uns Vorteile im Wettbewerb. Darüber hinaus stärken wir konsequent unsere Kundennähe, sei es durch die Eröffnung lokaler Produktionsstätten im Catering-Bereich oder durch den Ausbau der Verbindungen für unsere Passagiere auch außerhalb der Drehkreuze. Auch die Integration unserer Verbundpartner trägt durch deren Kompetenz in ihren Heimatmärkten hierzu bei. Die dezentralen Strukturen innerhalb des Konzerns fördern Ergebnisverantwortung und Unternehmertum und leisten so ebenfalls einen Beitrag zur Umsetzung unserer Werte in allen Bereichen und Regionen.

Profitabilität Bei der Ertragskraft streben wir die Spitzenposition unter den europäischen Netzwerk-Carriern an. Um diesem Anspruch auch in dem aktuell schwierigen Umfeld gerecht werden

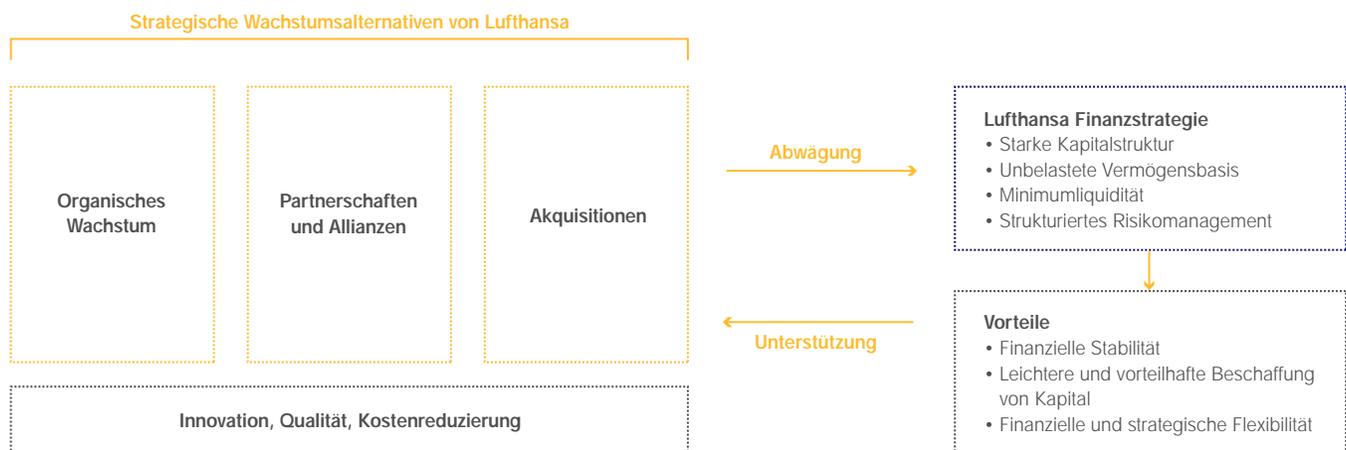
zu können, hat eine kontinuierliche Optimierung der Erlös- und Kostensituation für uns oberste Priorität. Alle Geschäftsfelder verfolgen daher Programme, mit denen ihre Erlöse gesteigert und die Kosten nachhaltig gesenkt werden sollen. Angesichts der konjunkturellen Abhängigkeit liegt ein Großteil der Anstrengungen aller Geschäftsfelder darin, die Kostenstrukturen weiter zu flexibilisieren. Dazu dienen innovative Vereinbarungen in Tarifverträgen, eine intelligente Flottenpolitik sowie ein stark an den Märkten orientiertes Kapazitäts- und Erlösmanagement. Um die Erlöse weiter zu optimieren, verbessern wir darüber hinaus laufend unsere Produkte und den Service und richten unser Angebot nach den Bedürfnissen unserer Kunden.

Im Rahmen unserer 2007 ins Leben gerufenen konzernweiten Initiative „Upgrade to Industry Leadership“ werden des Weiteren derzeit über 100 Projekte verfolgt und umgesetzt, die zu einer nachhaltigen Profitabilitätssteigerung beitragen werden.

Unser Portfolio an Geschäftsfeldern hat aufgrund der unterschiedlichen Zyklen der einzelnen Bereiche eine stabilisierende Wirkung auf die Profitabilität des Gesamtkonzerns und unterstützt seine nachhaltige Entwicklung. Der Wertschaffung verpflichtet, werden alle Unternehmensbereiche über das Cash Value Added (CVA)-Konzept gesteuert. Der CVA als Kennzahl zur Erfolgsmessung ist in allen Planungs-, Führungs- und Berichtssystemen verankert und entscheidender Faktor bei Investitionen und der Vergütung des Managements (siehe auch „Wertorientierte Steuerung“, S. 41).

Wachstum Die langfristigen Wachstumsperspektiven in der Luftverkehrsindustrie bleiben intakt. Alle Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns verfügen über eine gute Basis, von der aus Wachstum aus eigener Kraft möglich ist. Gleichzeitig haben sie sich die nötige Flexibilität erarbeitet, die aufgrund der Zyklichkeit der Branche entscheidend ist, um das eigene Wachstum den

Strategische Perspektiven: Beurteilung verschiedener Wachstumsalternativen einschließlich finanzieller Auswirkungen



Marktbedürfnissen entsprechend zu dosieren und so die Profitabilität verbessern zu können. Dementsprechend bewerten wir auf Konzern- und Geschäftsfeldebene kontinuierlich die Chancen und Risiken der verschiedenen Märkte und passen die Wachstumsszenarien entsprechend an. So haben die Lufthansa Passage Airlines im Rahmen ihrer nachfrageorientierten Angebotsstrategie ihre Kapazitäten 2008 nicht nur stärker ausgeweitet als ihre Wettbewerber, sondern diese auch mit besserer Auslastung abgesetzt. Im Zuge der wirtschaftlichen Abkühlung haben sie ihr für 2008 und 2009 geplantes Kapazitätswachstum schrittweise nach unten angepasst (siehe Geschäftsfeld Passagierbeförderung, S. 72). Gleichzeitig gilt es auch in solchen Zeiten das Fundament für zukünftiges profitables Wachstum weiter zu stärken. Wir werden daher auch 2009 in die Modernisierung unserer Flotte und die weitere Verbesserung unserer Netzwerkqualität investieren. Auf diese Weise sind wir vorbereitet, relativ kurzfristig auf sich verbessernde Marktbedingungen reagieren und durch organisches Wachstum umgehend von einem erneuten Aufschwung profitieren zu können.

Darüber hinaus setzen wir den Aus- und Aufbau der Kooperationen und Allianzen fort. Dies bringt vielfältige Vorteile. Vor allem ermöglicht es zunächst einen raschen Marktzugang bei gleichzeitig geringem Investitionsvolumen und begrenztem Markteintrittsrisiko. So haben wir zum Beispiel im Geschäftsfeld Passagierbeförderung mit Turkish Airlines, Egypt Air, Continental Airlines, TAM, Air India und Brussels Airlines neue Partner mit starker Position in ihren Heimatmärkten für die Star Alliance gewonnen.

Eine weitere Wachstumsalternative stellt die aktive Beteiligung im laufenden Konsolidierungsprozess dar. In diesem Zusammenhang prüfen wir auch die Möglichkeit, uns finanziell an anderen Unternehmen zu beteiligen, bis hin zum Vollerwerb von Gesellschaften. Vor einem Engagement jeglicher Art müssen jedoch wesentliche Bedingungen erfüllt sein: So müssen die strategischen Entwicklungslinien der Lufthansa unterstützt werden und die unternehmerischen, unternehmenskulturellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit gegeben sein. Wir analysieren dabei vor allem die Kosten- und Erlössynergien, die Profitabilität des potenziellen Partnerunternehmens sowie den Einfluss einer möglichen Konsolidierung auf die bilanzielle Situation des Konzerns. Lufthansa hat mehrfach gezeigt, dass sie in der Lage ist, Unternehmen aus schwierigem Fahrwasser zum Erfolg zu führen und in den Konzern einzubinden.

Fokussierung auf Kernkompetenzen Das Wachstum im strategischen Geschäftsfeld Passagierbeförderung folgt einer klaren Logik und erfordert das Schaffen freier Management- und finanzieller Kapazitäten in anderen Unternehmensbereichen. Für Lufthansa gilt Deutschland als wesentlicher Standort, Europa ist der Heimatmarkt und die Welt bietet das Wachstumspotenzial. Voraussetzung für globales Wachstum sind dabei die Absicherung und der Ausbau der Marktstellung im Heimatmarkt. Denn die Spitzenposition von Lufthansa in Europa schafft Attraktivität und damit auch Relevanz als Partner für die außereuropäischen Wachstumsmärkte. Aus diesem Grund entwickeln wir den Konzern permanent weiter und stellen uns auf die Führung eines vergrößerten Verbunds mit einem stärkeren Airline-Profil ein. Angesichts limitierter finanzieller Mittel und Managementressourcen ist es dabei jedoch mehr denn je erforderlich, sich auf die Kernkompetenzen zu konzentrieren. Dies gilt für die Konzernebene ebenso wie für alle Geschäftsfelder. Ihre Relevanz wird im Wesentlichen dadurch bestimmt, wie stark ihre Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit, die Wechselwirkungen und der „Kompetenz-Fit“ mit dem strategischen Geschäftsfeld Passagierbeförderung ist. Falls die Aktivitäten eines Geschäftsfeldes für die Positionierung der Passagierbeförderung weniger relevant sind, erwägen wir auch Lösungen außerhalb des Lufthansa Konzerns zur Entwicklung dieses Geschäftsfeldes. Bei zukünftigen Portfoliomaßnahmen werden wir uns wie bisher vom Wertsteigerungspotenzial einer Transaktion leiten lassen.

Finanzielle Stärke Die Finanzkrise hat uns in unserer Ansicht bestätigt, dass finanzielle Flexibilität und Stabilität entscheidend sind, um unsere strategische Handlungsfreiheit zu bewahren und uns unabhängiger von äußeren Einflüssen zu machen. Die Wachstumspläne von Lufthansa werden daher von einem soliden Finanzprofil unterstützt und abgesichert. Eine anspruchsvollen Maßstäben genügende Mindestliquidität, eine Vielzahl von bilateralen Bankbeziehungen, eine solide Kapitalstruktur, das Investment Grade-Rating und ein hohes Maß an finanzieller und operativer Flexibilität durch eine weitgehend unbelastete Flotte kennzeichnen die finanzielle Aufstellung des Konzerns. Darüber hinaus hat die hohe Volatilität an den Rohölmärkten die Vorteile unseres systematischen Ansatzes zur Analyse und Begrenzung von finanziellen Risiken, wie etwa bei den Treibstoffpreisen, für die kontrollierte Entwicklung des Konzerns eindrucksvoll unterstrichen. Nähere Informationen zur Finanzstrategie sind im Kapitel „Finanzierung“ (S. 64) aufgeführt.

1.4 Wertorientierte Steuerung

1.4.1 Cash Value Added

Seit 1999 steuern wir den Lufthansa Konzern nach den Grundsätzen des wertorientierten Managements. Damit verfolgen wir das Ziel, den Wert des Unternehmens dauerhaft zu erhöhen. Dieser Ansatz wird in allen Prozessen der Planung, Steuerung und Kontrolle angewendet. So soll für die Kapitalgeber ein zielorientiertes, langfristiges und kontinuierliches Wertwachstum des Unternehmens gesichert werden. Wir messen ständig, wie weit dieses Ziel erreicht ist, und informieren im internen und externen Berichtswesen darüber. Da dieses Konzept auch in der erfolgsabhängigen Vergütung verankert ist, schaffen wir so Anreize, sich im Sinne dieser Unternehmensziele zu verhalten und unternehmerisch zu engagieren.

Entscheidender Parameter für die Erfolgsmessung ist der Cash Value Added (CVA). Der CVA basiert auf den Renditeerwartungen aller Kapitalgeber und informiert jeweils darüber, ob in einer Periode Wert erwirtschaftet wurde. Das Ziel einer Wertschaffung haben wir bei einem positiven CVA erreicht.

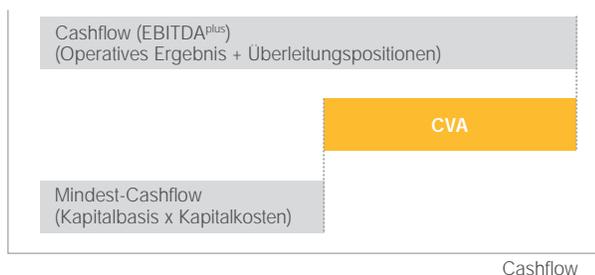
Mit dem System des wertorientierten Managements stellen wir sicher, dass die Anforderungen der Kapitalgeber in der Steuerung des gesamten Unternehmens verankert sind. Aus dem CVA leiten sich operative Kennzahlen und Werttreiber ab, mit denen in den jeweiligen Geschäftsfeldern die operative Entwicklung gesteuert wird.

1.4.2 Berechnung des CVA

Der Cash Value Added ist eine absolute Überschussgröße. Zur Ermittlung des in einer Berichtsperiode geschaffenen Wertes werden von dem erwirtschafteten Cashflow (EBITDA^{plus} – Erläuterung siehe unten) als Mindest-Cashflow die Kosten für das gebundene Kapital abgezogen. Wenn der erreichte Cashflow größer ist als der zur Deckung der Kapitalkosten notwendige Mindest-Cashflow, fällt der CVA positiv aus und es wird Wert geschaffen.

Die einzelnen Parameter ermitteln sich wie folgt:

Ermittlung des Cash Value Added



Der Mindest-Cashflow ist die Summe aus der Verzinsung des eingesetzten Kapitals, einer Kapitalwiedergewinnung und der pauschalisierten Steuerlast.

Die Kapitalbasis ist die Summe aus Anlage- und Umlaufvermögen, abzüglich der zinslosen Verbindlichkeiten. Die Kapitalbasis wird hierbei anhand der historischen Anschaffungskosten bestimmt, so dass die Wertermittlung und -entwicklung unabhängig von den Abschreibungsbedingungen ist.

Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet (WACC). Die in die Kapitalkosten für das Jahr 2008 eingehenden Faktoren sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Sie werden jährlich überprüft und aktualisiert.

Kapitalverzinsung 2008	
in %	
Risikoloser Marktzins	4,2
Marktrisikoprämie	5,7
Betafaktor	1,1
Anteil Eigenkapital	50
Anteil Fremdkapital	50
Kosten Eigenkapital	10,5
Kosten Fremdkapital	5,4

Ausgehend von der Finanzstrategie wird bei der Berechnung eine Zielkapitalstruktur von 50 Prozent marktbewerteten Eigenkapitals und 50 Prozent bilanzierten Fremdkapitals für den Konzern wie auch für die Geschäftsfelder zugrunde gelegt. Eine Differenzierung der Kapitalkosten erfolgt über die unterschiedlichen Geschäftsrisiken der Segmente. Diese schlagen sich in Form der Betafaktoren in den Kapitalkosten nieder. Die Betafaktoren werden ebenfalls regelmäßig aus einem externen Peer-Vergleich und einer internen Managementbefragung abgeleitet. Dabei werden die spezifischen Risiken der Geschäftsfelder im Vergleich zum DAX-Durchschnitt bewertet. Bei der turnusmäßigen Überprüfung der Einzelparameter ergab sich 2008 in Summe eine Bestätigung des WACC von 7,9 Prozent. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die geforderte Kapitalverzinsung für den Konzern und die einzelnen Geschäftsfelder.

Kapitalkosten (WACC)

für den Konzern und die Geschäftsfelder

in %	2008	2007	2006	2005	2004
Konzern	7,9	7,9	7,9	8,6	8,6
Passagierbeförderung	7,9	7,9	7,9	8,6	8,6
Logistik	8,2	8,2	8,2	8,9	8,9
Technik	7,6	7,6	7,6	8,3	8,3
IT Services	7,9	7,6	7,6	8,3	8,3
Catering	7,6	7,9	7,9	8,6	8,6

Neben der Verzinsung ist der Wertverlust der Anlagegüter (ökonomische Abschreibung) ein weiterer Bestandteil des Mindest-Cashflows. Dieser wird über den so genannten Kapitalwiedergewinnungsfaktor bemessen. Wendet man diesen auf die Kapitalbasis an und berücksichtigt die Zinseffekte, so erhält man den Anteil der Anschaffungskosten eines Anlagegutes, der während der Nutzungsdauer jährlich zu erwirtschaften ist, um wieder über den Anschaffungswert zu verfügen. Zusätzlich wird die erwartete Steuerlast, in vereinfachter Form durch einen prozentualen Zuschlag von derzeit 1,2 Prozent auf die Kapitalbasis, berücksichtigt. Als Mindest-Cashflow ergab sich für das Berichtsjahr ein Betrag von 2,6 Mrd. EUR.

Der EBITDA^{plus} ist die im CVA-Konzept verwendete Größe für den tatsächlich erwirtschafteten Cashflow. Er wird aus dem operativen Ergebnis abgeleitet, indem es um die nicht zahlungswirksamen Positionen adjustiert wird. Im Wesentlichen sind dies die Abschreibungen und die Nettoveränderungen der Pensionsrückstellungen. Weitere Positionen sind die Vorsteuerergebnisse der nicht

vollkonsolidierten Beteiligungen und die Buchgewinne aus Anlageabgängen. Der EBITDA^{plus} berücksichtigt demnach alle cashrelevanten Posten, die vom Management beeinflusst werden. Er betrug im Berichtsjahr 3,2 Mrd. EUR.

Um den CVA zu erhalten, wird vom EBITDA^{plus} der Mindest-Cashflow abgezogen. Der Konzern hat 2008 einen CVA von 654 Mio. EUR erwirtschaftet, das Ziel einer Wertschaffung wurde abermals erreicht. Der Wert liegt allerdings unter dem durch die enthaltenen Portfoliomaßnahmen geprägten Niveau des Jahres 2007 (1.546 Mio. EUR). Unser Bestreben ist es, über den jeweiligen Luftverkehrszyklus Wert zu schaffen.

Wertschaffung (CVA) des Lufthansa Konzerns und der Geschäftsfelder

in Mio. €	2008	2007	2006	2005	2004
Konzern	654	1 546	552	386	151
Passagierbeförderung	346	768	317	- 53	64
Logistik	71	59	37	39	- 26
Technik	188	205	85	121	86
IT Services	29	- 16	32	36	40
Catering	- 17	21	- 50	- 71	- 274
Service- und Finanzgesellschaften	54	7	- 88	239	403

1.4.3 Wertorientierte Steuerung mit Hilfe von betrieblichen Kennzahlen auf allen Managementebenen

Um die Wertschaffung und dadurch den CVA gezielt positiv beeinflussen zu können, wurde im Lufthansa Konzern ein Kennzahlensystem entwickelt. Darin sind die zentralen Werthebel enthalten, auf die das Management durch seine Entscheidungen Einfluss nehmen kann. Eine Veränderung dieser Werttreiber wirkt sich unmittelbar auf das operative Ergebnis, die Kapitalbasis und folglich den CVA aus.

Überleitung EBITDA^{plus}

in Mio. €	2008	2007
Operatives Ergebnis	1 354	1 378
Abschreibungen	1 274	1 160
Ergebniseffekt aus dem Abgang von Sachanlagen	- 3	13
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	157	163
Außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	- 15	- 44
Veränderung Pensionsrückstellungen vor Zinsen	168	190
Operativer Cashflow EBITDA^{plus}	2 935	2 860
Anteiliges Vorsteuerergebnis nicht vollkonsolidierter Beteiligungen	69	406
Zinserträge	175	186
Ergebniseffekt Abgang Finanzanlagen	28	481
Finanzieller Cashflow EBITDA	272	1 073
Cashflow EBITDA^{plus}	3 207	3 933

1.5 Erfolgsorientierte Vergütung

Anreizprogramme in der Vergütung von Vorstand, Führungskräften und Mitarbeitern haben bei Lufthansa eine lange Tradition. Für Führungskräfte besteht neben der Grundvergütung eine zweistufige erfolgsabhängige Entlohnungsphilosophie.

Zum einen wird im Programm „LH-Bonus“ eine auf die Berichtsperiode bezogene, variable Vergütungskomponente ausgezahlt, die sich an der Wertschaffung des Unternehmens (gemessen am CVA) und der persönlichen Zielerreichung der Führungskraft orientiert.

Seit 1997 bieten wir unseren Führungskräften darüber hinaus eine übergreifende und längerfristige Komponente an: das jährlich neu aufgelegte Aktienprogramm „LH-Performance“. Dieses Programm verbindet ein persönliches Investment der Teilnehmer in Lufthansa Aktien mit der Gewährung von Wertsteigerungsrechten. Der Vorstand kann seit 2002 ebenfalls teilnehmen. Im Jahr 2003 wurde dieses Programm zudem auf die außertariflichen Mitarbeiter ausgeweitet.

Für die im Zuge von „LH-Performance“ erworbenen Aktien gewährt Lufthansa einen Rabatt. Die Aktien unterliegen einer Sperrfrist bis zum Programmende. Die mit dem Aktieninvestment gewährten Wertsteigerungsrechte setzen sich seit 2007 aus einer Performance- und einer Outperformance-Option zusammen. Dabei leistet Lufthansa eine Zahlung aus der Performance-Option, wenn der Kurs der Lufthansa Aktie über die dreijährige Programmlaufzeit eine festgelegte Hürde erreicht hat, die sich an den Eigenkapitalkosten orientiert. Aus der Outperformance-Option erhalten die Teilnehmer bei Programmende eine Zahlung, wenn sich der Kurs der Lufthansa Aktie über die Laufzeit besser entwickelt hat als ein Vergleichskorb aus Aktien der wichtigsten europäischen Konkurrenzunternehmen. Die Höhe der Zahlung hängt vom Grad der Performance beziehungsweise der Outperformance bis zu einer definierten Obergrenze ab. Die Teilnehmer werden somit zum einen Aktionäre mit allen damit verbundenen Chancen und Risiken, und zum anderen werden sie für eine besondere, vom Kapitalmarkt honorierte Leistung des Unternehmens belohnt. Nähere Informationen zu unseren Aktienprogrammen finden Sie unter www.lufthansa.com/investor-relations.

Ergebnisse „LH-Performance“

	Programmende	Outperformance zum 31.12.2008 in %	Performance zum 31.12.2008 in %
LH-Performance 2008	2011	- 5,9	- 21,6
LH-Performance 2007	2010	14,6	- 41,6
LH-Performance 2006	2010	26,9	-
LH-Performance 2005	2008	56,3*	-
LH-Performance 2004	2008	58,8*	-

* Werte zum Programmende.

1.6 Vergütungsbericht nach § 315 Abs. 2 Nr. 4 HGB

Die Struktur der Vorstandsvergütung strebt an, die drei Komponenten fixe Jahresgrundvergütung, variable Jahresvergütung und Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter bei einem zufrieden stellenden operativen Ergebnis und einer nennenswerten Performance beziehungsweise Outperformance des Lufthansa Börsenkurses in etwa gleich zu bemessen. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten neben festen Bezügen auch eine dividendenabhängige Vergütung. Der ausführliche Vergütungsbericht für Vorstand und Aufsichtsrat sowie die auf die einzelnen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder entfallenen Beträge sind im Konzernanhang, Erläuterung 51, ab S. 195 veröffentlicht.

1.7 Übernahmerechtliche Angaben nach § 315 Abs. 4 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiegattungen, Rechte und Pflichten Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.172 Mio. EUR, aufgeteilt in 457.937.572 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. 4 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50-Prozent-Grenze, hat die Gesellschaft das Recht, die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister zu verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft).

Sollte gleichwohl der 50-prozentige Anteil ausländischer Aktionäre überschritten werden, ist die Deutsche Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrates 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 2008 lag der Anteil ausländischer Aktionäre bei 22,6 Prozent.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 Prozent der Stimmrechte Gemäß der der Gesellschaft am 7. Juli 2006 zugegangenen Mitteilung werden 10,56 Prozent der Stimmrechte von der AXA S. A., Paris, gehalten, davon 10,09 Prozent von der US-amerikanischen Tochtergesellschaft Alliance-Bernstein L. P. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Aktionäre mit einem Anteil am Grundkapital von mehr als 10 Prozent.

Inhaber von Aktien mit Sonderrechten Aktien mit Sonderrechten sind bei Lufthansa nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung In Deutschland wird diese Regelung nicht angewendet.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung bzw. 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 verfügt über ein genehmigtes Kapital in Höhe von 225 Mio. EUR:

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

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. Juni 2004 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 15. Juni 2009 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um bis zu 25 Mio. 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.

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

Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2008 ermächtigt, bis zum 18. Oktober 2009 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, S. 167 aufgeführt.

Kontrollwechselbezogene Vereinbarungen des Mutterunternehmens Derartige Vereinbarungen sind bei Lufthansa 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 das Vorstandsmitglied und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit dem Kontrollwechsel zu kündigen.

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages.

Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze (Konzernanhang Erläuterung 51) nicht übersteigen.

2. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

2.1.1 Wirtschaftswachstum

BIP-Wachstum gegenüber Vorjahr					
in %	2008*	2007	2006	2005	2004
Welt	2,3	4,0	4,1	3,5	3,9
Europa	1,0	3,0	3,3	2,3	2,5
- Deutschland	1,0	2,6	3,2	1,0	0,7
Nordamerika	1,2	2,1	2,8	2,9	3,6
Südamerika	3,9	5,4	5,4	4,5	5,6
Asien/Pazifik	3,7	6,4	5,6	4,9	5,2
- China	9,0	13,0	11,6	10,4	10,1
Naher Osten	6,0	5,2	7,3	6,1	7,2
Afrika	5,5	6,0	5,8	5,5	5,2

Quelle: Global Insight World Overview per 14.02.2009.
* Prognosewerte.

Die Weltwirtschaft wurde im zweiten Halbjahr 2008 von der Finanz- und Immobilienkrise dominiert und kühlte merklich ab. Nach der Insolvenz einiger Finanzinstitute verschärfte sich diese Finanzkrise noch einmal deutlich. Die Folge war neben erheblichen Vermögensverlusten eine globale Vertrauenskrise im Finanzmarkt. Darüber hinaus haben sich die Finanzierungsbedingungen für Unternehmen und private Haushalte verschlechtert. Als Reaktion hierauf wurden weltweit milliardenschwere Rettungspakete aufgesetzt, um eine funktionierende Kreditvergabe zu gewährleisten und dem Austrocknen der Geldmärkte entgegenzuwirken. Außerdem haben mehrere Notenbanken in konzertierten Aktionen ihre Leitzinsen zum Teil massiv gesenkt.

Die realwirtschaftlichen Folgen sind dennoch weltweit deutlich spürbar. Viele Länder befinden sich in einer Rezession, einzelne stehen am Rand der Zahlungsunfähigkeit. In den letzten Monaten sind auch die Schwellenländer von den Finanzmarkturbulenzen stärker in Mitleidenschaft gezogen worden. Dies alles geschah in einem Umfeld, in dem die weltwirtschaftlichen Überhitzungstendenzen der letzten Jahre bereits einer zyklischen Abkühlung den Weg bereitet hatten. Im Vergleich zum Vorjahr schwächte sich das weltweite Wachstum nach vorläufigen Zahlen auf 2,3 Prozent (Vorjahr: 4,0 Prozent) ab, mit weiterhin fallender Tendenz. Die konjunkturelle Entwicklung ist ein wesentlicher Treiber für den Luftverkehr und hat damit auch einen starken Einfluss auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Lufthansa Konzerns. Weitere Erläuterungen hierzu finden Sie im Risikobericht auf S. 114.

In den USA wurde die Konjunktur von der sich verschärfenden Finanz- und Immobilienkrise bestimmt, die vor allem zu einer Einschränkung der Kreditvergabe mit negativen Folgen auf die Konsum- und Investitionsnachfrage führte. Die US-Notenbank und

die US-Regierung haben weitreichende Maßnahmen ergriffen. Diese umfassten u. a. deutliche Leitzinssenkungen, die partielle Übernahme von Kreditrisiken bei Finanzinstitutionen sowie die Auflegung eines massiven Konjunkturprogramms. Als Folge der Krise schwächte sich die Binnennachfrage ab. Sowohl die privaten Konsumausgaben, die in den USA mit rund 70 Prozent des Bruttoinlandsprodukts im Vergleich zu anderen Ländern eine deutlich größere Bedeutung für die Wirtschaft haben, als auch die Industrieproduktion sanken stark. Spürbare Impulse gingen, begünstigt durch die Abwertung des US-Dollars, noch vom Export aus. Für 2008 wird in den USA ein Wirtschaftswachstum von 1,3 Prozent erwartet (Vorjahr: 2,0 Prozent).

Die wirtschaftliche Entwicklung war auch in den Ländern der Region Asien/Pazifik rückläufig, wenngleich die Märkte weiterhin unterschiedliche Dynamiken aufzeigten. Insgesamt reduzierte sich das Wirtschaftswachstum in Asien auf 3,7 Prozent gegenüber 6,4 Prozent im Vorjahr. Dabei wurde die stark exportgestützte Entwicklung Japans von der globalen konjunkturellen Abschwächung und der Aufwertung des Yen besonders hart getroffen. Insbesondere die Ausfuhren in die USA zeigten einen starken Rückgang. Das Wirtschaftswachstum kam 2008 zum Stillstand, von 2,4 Prozent Wachstum 2007 auf voraussichtlich -0,4 Prozent 2008. Auch die chinesische Wirtschaft ist von der sich abschwächenden Weltkonjunktur betroffen. Nachdem die Wachstumsraten in den letzten Jahren immer zweistellig waren (Vorjahr: 13,0 Prozent), wird 2008 nur noch mit einem Wachstum von 9,0 Prozent gerechnet. Vor allem zum Jahresende hin zeigte sich eine deutliche Exportschwäche. Die privaten Konsumausgaben erwiesen sich aufgrund gestiegener Einkommen jedoch noch als robust.

In Europa wird für 2008 ein Wachstumsrückgang auf 1,0 Prozent erwartet, gegenüber 3,0 Prozent im Vorjahr. Auch hier wirkte sich vor allem die weltweite Immobilien- und Finanzkrise konjunkturbremsend aus. Während Länder wie Irland und Spanien, die zuvor einen Immobilienboom erlebten, merklich von der Korrektur der Immobilienpreise betroffen waren, spürten Länder wie Deutschland und Österreich die indirekten und zeitlich verzögerten Folgen der Krise in Form einer ausländischen Nachfrageschwäche. So verzeichnete die deutsche Wirtschaft zu Beginn des Jahres noch einen positiven Verlauf, bevor sich die konjunkturelle Dynamik im zweiten Halbjahr auch hier deutlich abschwächte. Die Stimmung verschlechterte sich in den letzten Monaten des Jahres rasant. Während von der inländischen Nachfrage noch ein leichtes Wachstum ausging, gab es zuletzt vom Außenhandel keine Impulse mehr. Die ungünstige Preisentwicklung hat die aufgrund einer verbesserten Arbeitsmarktlage und eines stärkeren Lohnanstiegs erzielten Einkommenszuwächse weitgehend aufgezehrt. Insgesamt wird für 2008 mit einem Wachstum von 1,0 Prozent (Vorjahr: 2,6 Prozent) gerechnet.

2.1.2 Währungsentwicklung

Der US-Dollar verlor gegenüber dem Euro im Jahresdurchschnitt rund 8 Prozent an Wert. Beim Lufthansa Konzern konnten die

damit verbundenen negativen Effekte auf der Erlösseite durch positive Effekte auf der Kostenseite und bei den in US-Dollar getätigten Flotteninvestitionen kompensiert werden. Die Aufwertung des japanischen Yen führte in geringem Ausmaß zu einem positiven Effekt für Lufthansa, da Ticketerlöse in dieser Währung an Wert gewannen, wohingegen die Abwertung des britischen Pfunds zu negativen Effekten auf der Erlösseite führte. Insgesamt wirkten sich die verschiedenen Währungsentwicklungen moderat positiv auf das operative Ergebnis des Konzerns aus.

Wechselkursentwicklung 2008 1 EUR entspricht



Währungsentwicklung € in Fremdwährung

	2008	2007	2006	2005	2004
USD	1,4743	1,3615	1,2565	1,2443	1,2440
YEN	153,59	161,04	146,14	136,85	134,41
GBP	0,7901	0,6807	0,6817	0,6836	0,6783
CHF	1,5896	1,6430	1,5730	1,5481	1,5432

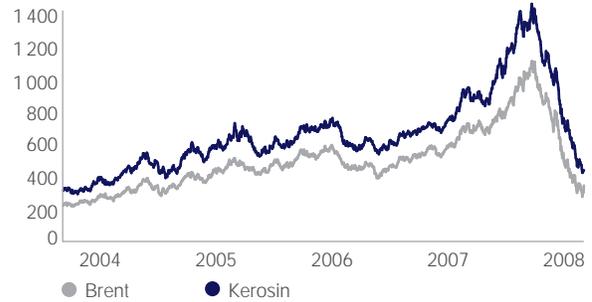
Quelle: Reuters, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

2.1.3 Ölpreisentwicklung

Starke Ölpreisschwankungen in historischen Bandbreiten haben 2008 ebenfalls zu einem bemerkenswerten Jahr gemacht. Bis Juli war ein historisch hoher Preisanstieg auf bis zu 146,08 USD/bbl zu verzeichnen, dem in der restlichen zweiten Jahreshälfte ein noch stärkerer Preisverfall gegenüberstand. Aufgrund der sich rapide eintrübenden Konjunkturaussichten gerieten die Ölpreise seit Mitte des Jahres 2008 unter einen deutlichen Abwärtsdruck und erreichten im Dezember ein Vierjahrestief (36,61 USD/bbl). Der Durchschnittspreis 2008 lag jedoch bei 99 USD/bbl, das waren 36 Prozent mehr als das bereits hohe Niveau vom Vorjahr. Verstärkt wurden die Preisschwankungen in beide Richtungen durch die Differenz zum Preis für Kerosin („Jet-Fuel Crack“). Sie stieg in der Spitze um 174 Prozent auf 47 USD/bbl an, gab im Rahmen des konjunkturell bedingten Nachfragerückgangs bis Ende 2008 aber auf 15 USD/bbl (-68 Prozent gegenüber Vorjahr) nach. Der Preis für Kerosin schwankte insgesamt zwischen rund 423 und 1.452 USD je Tonne. Im Jahresdurchschnitt betrug er rund 1.001 USD je Tonne und lag damit um ca. 294 USD je Tonne, also um 42 Prozent höher als 2007. Aufgrund der hohen Bedeutung der Treibstoffkosten für die Profitabilität von Lufthansa verfolgen wir eine

Sicherungspolitik zur Reduzierung der Schwankungsbreiten. Ihre Ansatzpunkte, Instrumente und Auswirkungen werden im Kapitel „Risikobericht“, ab S. 114 näher erläutert.

Preisentwicklung Brent und Kerosin in USD/t

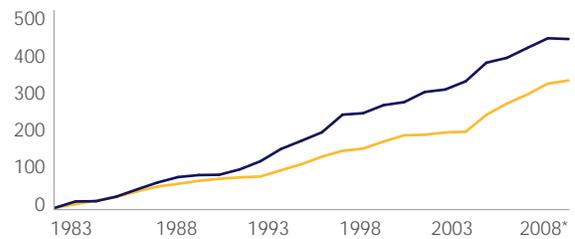


Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

2.2 Branchenentwicklung

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

Nachfrageentwicklung in der Luftfahrt in transportierten Passagierkilometern (PKT) und verkauften Fracht-Tonnenkilometern (FKT) indiziert, 1983 = 100



* Prognosewert für FKT (IATA Economic Forecast).
Quelle: ICAO News Release.

● Passagierkilometer
● Fracht-Tonnenkilometer

Nach Jahren des Wachstums trifft der weltweite Wirtschaftsabschwung auch die gesamte Luftverkehrsbranche. Neben den reifen Märkten in Europa und Nordamerika sind die Wachstumsmärkte in den Schwellenländern, insbesondere Asiens betroffen. Zusätzlich zu den klassischen Linienfluggesellschaften können sich auch die No-Frills-Carrier dieser Entwicklung nicht entziehen. Kurzfristig ist mit Ausnahme des Nahen Ostens und Südamerikas von einer fallenden Nachfrage auszugehen. Mittel- und langfristig wird für die Luftverkehrsbranche jedoch insgesamt mit einem weiter dynamischen Wachstum gerechnet. Aus dieser Entwicklung können sich Chancen infolge von Marktaustritten einiger Wettbewerber sowie einer weiteren Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche ergeben.

2.2.2 Aktuelle Branchensituation

Infolge der Eintrübung des globalen Wirtschaftswachstums war auch die Wachstumsdynamik im internationalen Luftverkehr im

Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Besonders betroffen war der Frachtverkehr. Nach IATA-Berechnungen ist der Passagierverkehr 2008 um 1,6 Prozent gewachsen, während der Frachtverkehr um 4,0 Prozent geschrumpft ist.

Die Wachstumsdynamik im Passagierverkehr in Europa und Nordamerika – zu Beginn des Jahres noch sehr robust – ging im Jahresverlauf kontinuierlich zurück. Insgesamt wurde in diesen Regionen noch ein geringes Wachstum von 1,8 bzw. 2,9 Prozent verzeichnet. Die asiatischen Märkte wurden zunächst durch verschiedene Einflussfaktoren (z. B. Erdbeben in China, Tibet-Diskussion, Visa-Restriktionen rund um die Olympischen Spiele) negativ beeinflusst. Darüber hinaus hinterließ auch hier der Rückgang der weltwirtschaftlichen Aktivität in der zweiten Jahreshälfte seine Spuren. Infolgedessen ging der Passagierverkehr hier um 1,5 Prozent zurück. Demgegenüber hält das Wachstum der Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten trotz der Turbulenzen an den Weltmärkten weiter an und folgt den umfangreichen Investitionen in Fluggerät und Flughafeninfrastruktur. Im Frachtverkehr haben sich die Nachfragerückgänge im vierten Quartal kontinuierlich beschleunigt, so dass für das Gesamtjahr 2008 in allen Regionen – mit Ausnahme des Nahen Ostens – negative Wachstumsraten verzeichnet wurden. Mit –6,6 Prozent fiel der Rückgang in Asien besonders deutlich aus.

Absatzwachstum 2008		
in % gegenüber Vorjahr	Passagier-kilometer	Fracht-Tonnen-kilometer
Europa	1,8	– 2,8
Nordamerika	2,9	– 1,9
Mittel- und Südamerika	10,2	– 13,5
Asien/Pazifik	– 1,5	– 6,6
Naher Osten	7,0	6,3
Afrika	– 4,0	– 2,5
Industrie	1,6	– 4,0

Quelle: IATA Carrier Tracker 12/08.

Seitens der IATA wird für das Geschäftsjahr 2008 mit branchenweiten Verlusten in Höhe von 5 Mrd. USD gerechnet. Hierfür zeichneten die zu Beginn des Jahres stark gestiegenen Ölpreise sowie die in der zweiten Jahreshälfte zunehmende Nachfrageschwäche verantwortlich.

2.2.3 Aktuelle Herausforderungen

Neben den konjunkturellen Einflüssen wird der Luftverkehr zurzeit auch von einer Reihe regulatorischer und struktureller Veränderungen geprägt.

Die Liberalisierung des Luftverkehrs im Rahmen des Open Skies-Abkommens zwischen Europa und den USA Anfang 2008 hatte eine Intensivierung transatlantischer Bündnisaktivitäten zur Folge.

Der bis Mitte des Jahres hohe Ölpreis hatte in Verbindung mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise noch weiter reichende Konsequenzen. Anstelle von Kooperationen und Allianzen stellen sich nun zunehmend Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften dem weltweiten Wettbewerb. So prüfen British Airways und Iberia seit Juli eine Fusion. Gemeinsam mit American Airlines haben sie außerdem ein Abkommen zur Zusammenarbeit auf Flügen zwischen Europa und Nordamerika geschlossen. In den USA wurde zudem die Fusion von Delta Air Lines und Northwest Airlines unter dem Namen Delta im Oktober 2008 vollzogen. Der Verkauf der Alitalia an ein Konsortium italienischer Investoren (Compagnia Aerea Italiana) wurde im Dezember abgeschlossen. Für die griechische Fluggesellschaft Olympic Airways wird weiterhin eine Privatisierung mit späterer Umstrukturierung verfolgt.

Auch Lufthansa hat sich 2008 am Konsolidierungsprozess aktiv beteiligt. So wurde im September der Erwerb einer zunächst 45-prozentigen Beteiligung an SN Airholding SA/NV, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, beschlossen. Im Dezember stimmte der Aufsichtsrat der geplanten Übernahme von Austrian Airlines zu. Beide Akquisitionen stehen unter dem Vorbehalt einer Reihe von Voraussetzungen, darunter die Zustimmung der Kartellbehörden sowie die der EU-Kommission für die erforderliche Restrukturierungsbeihilfe an Austrian Airlines. Nach Abschluss des Kaufvertrages zum Erwerb der 41,56 Prozent von ÖIAG an AUA gehaltenen Anteile plant die Lufthansa die Veröffentlichung eines Übernahmeangebotes an die Streubesitzaktionäre zum Preis von 4,49 EUR je AUA-Aktie zum parallelen Erwerb aller Aktien der AUA.

Für eine erfolgversprechende Übernahme müssen eine Reihe von anspruchsvollen Anforderungen erfüllt sein. Nicht alle geprüften Transaktionen kommen auch zur Umsetzung. So sind verschiedene Vorhaben in der Industrie nicht zum Tragen gekommen. Darunter befindet sich auch die im Oktober 2008 gestoppte Prüfung einer Zusammenführung von Germanwings und Eurowings mit der Hapag Lloyd Fluggesellschaft und Hapag Lloyd Express.

Der Druck auf die Industrie bleibt bestehen. Nach Branchenschätzungen haben allein im Berichtsjahr infolge des wirtschaftlichen Abschwungs 30 Fluggesellschaften den Flugbetrieb eingestellt. Dabei erreicht der Konsolidierungsdruck in der Luftverkehrsbranche nach Europa und Nordamerika auch die asiatischen Wachstumsmärkte. So haben die beiden indischen Fluggesellschaften Jet Airways und Kingfisher im Oktober 2008 eine engere Kooperation angekündigt. Seitens der chinesischen Linienfluggesellschaften China Eastern Airlines und China Southern Airlines wurde zwischenzeitlich staatliche finanzielle Unterstützung beantragt. Die Luftaufsichtsbehörde Civil Aviation Administration of China (CAAC) hat angekündigt, infolge des eingetrübten Ausblicks die Genehmigung neuer Fluggesellschaften bis 2010 auszusetzen. Chinesische Fluggesellschaften wurden zudem zur Überprüfung ihrer Kapazitätsplanungen bis hin zur Verschiebung von Flugzeugbestellungen angehalten.

2.3 Regulatorische und rechtliche Rahmenbedingungen

2.3.1 Unternehmensteuerreform 2008

Die am 1. Januar 2008 in Kraft getretene Reform der Unternehmensteuer hat für Lufthansa nicht zu einer spürbaren Verbesserung der steuerlichen Bedingungen geführt. Auch wenn der Satz der Körperschaftsteuer von 25 auf 15 Prozent und die Gewerbesteuermesszahl von 5 auf 3,5 Prozent gesenkt wurden, führt dies nicht grundsätzlich zu einem positiven Effekt. Beide Maßnahmen werden sich zwar isoliert betrachtet insbesondere in Gewinnjahren positiv auswirken, allerdings treten bei Lufthansa ebenso gegenläufige Effekte auf. So werden die Steuersenkungen durch eine Reihe neuer Belastungen konterkariert. Nachteilig wirken sich auch die Abschaffung der degressiven Abschreibungsmethode und die höhere Besteuerung von Zinsen und Zinsderivaten bei der Gewerbesteuer aus. Für Lufthansa führt die letztgenannte Maßnahme dazu, dass trotz Senkung der Messzahl die Gewerbesteuerzahlungen steigen werden. Des Weiteren neu ist die Regelung, nach der Zinsaufwendungen steuerlich nur noch bis zu einer Höhe von 30 Prozent des steuerlichen EBITDA abziehbar sind. Von dieser Begrenzung war Lufthansa im Jahr 2008 aufgrund ausreichender Gewinne, geringer Zinsverpflichtungen und hoher Abschreibungen allerdings nicht betroffen.

2.3.2 Sicherheitsstandards

Die im internationalen Luftverkehr geforderten Sicherheitsmaßnahmen sind von Staat zu Staat nach wie vor höchst unterschiedlich und führen zu einer ständig ansteigenden Zahl von geforderten Daten über Passagiere und Besatzungen. Diese Entwicklungen resultieren in einem kontinuierlichen Änderungsbedarf der betrieblichen Abläufe der Fluggesellschaften und verursachen hohe Zusatzkosten. Deswegen wirkt Lufthansa mit anderen Partnern darauf hin, die Rahmenbedingungen und Verfahren weltweit zu vereinheitlichen.

2.3.3 Klimaschutz

Die Luftfahrtbranche nimmt das Thema Klimaschutz sehr ernst. Lufthansa hat hierzu eigens eine umfassende 4-Säulen-Strategie entwickelt, um die Emissionen des Luftverkehrs weiter zu reduzieren (siehe Kapitel „Nachhaltigkeit“, S. 69). Die Branchenbemühungen zielen darauf ab, zügig effektive Maßnahmen umzusetzen, die ihre Wirksamkeit entfalten, ohne die wirtschaftliche Grundlage des Luftverkehrs zu gefährden. Schwerpunkte sind: Flugzeugtechnologie, alternative Kraftstoffe, sinnvoller Ausbau der Flughafeninfrastruktur und eine schnelle Realisierung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky), um so optimale Flugrouten zu garantieren. Als vierte Säule kann ein globaler und wettbewerbsneutraler Emissionshandel fungieren.

Nach den Plänen der Europäischen Union soll ab 2012 auch der Luftverkehr in den europaweiten Emissionshandel einbezogen werden. Die Luftverkehrsindustrie hält diese Pläne jedoch nicht für zielführend, da ein auf Europa beschränkter Emissionshandel hier zu erheblichen Kostenbelastungen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen im internationalen Vergleich führen würde. Lufthansa

plädiert zum Schutz der Umwelt stattdessen dafür, vorrangig eine effiziente Luftraum-Infrastruktur zu schaffen und darüber hinaus innovative Technologien intensiv zu fördern und zu nutzen.

2.3.4 Single European Sky

Der Luftverkehr in Europa benötigt dringend eine Entzerrung des Luftraum-Managements. Eine europaweit optimierte Verkehrsführung würde auch einen wesentlichen Beitrag für den Umweltschutz leisten (siehe auch Kapitel „Nachhaltigkeit“, S. 69). Vor dem Ende der Legislaturperiode des Europäischen Parlaments im Sommer 2009 ist damit zu rechnen, dass das SES II-Gesetz (Single European Sky/Einheitliche Europäische Flugsicherung) noch verabschiedet wird. Damit soll das europäische Luftraum-Management mittelfristig erheblich effizienter werden. Für Lufthansa bedeutet dies mehr Luftraumkapazität, weniger Verspätungen, stabilere Flugpläne, geringere Flugsicherungsgebühren und erhebliche Einsparung von Treibstoff und Emissionen.

2.3.5 Ausbau des Frankfurter Flughafens

Der Ende 2007 genehmigte Ausbau des Frankfurter Flughafens war ein wesentlicher Schritt zur Sicherung des Luftverkehrswachstums in Deutschland. Der Planfeststellungsbeschluss enthält jedoch eine Betriebsregelung, die dem im bisherigen Verwaltungsverfahren geltend gemachten Bedarf der Lufthansa Konzerngesellschaften nicht in ausreichendem Maße gerecht wird. Unter anderem wird die Zahl der Nachtflüge in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr auf 17 beschränkt, die den am Frankfurter Flughafen ansässigen Fluggesellschaften vorrangig für reine Frachtflüge zur Verfügung stehen. Lufthansa hat deshalb am 8. Februar 2008 gegen den Beschluss Klage erhoben.

2.3.6 Verbraucherschutz

Die neuen Bestimmungen, bei Flugpreisen alle Kosten umfassend auszuweisen, sowie das Verbot der Preisdiskriminierung nach Nationalität und Wohnort des Kunden in Europa stärken den Verbraucherschutz. Auch das Internet sorgt für Preistransparenz und steigert so den Einfluss der Konsumenten. Für Lufthansa erfordert dies, sich weiter durch maßgeschneiderte Produkte und besonderen Service für die unterschiedlichen Kundengruppen im Markt als Qualitätslinie zu positionieren.

Das industrieübliche Verfahren zur Preisgestaltung wird nach einer Klage durch die Verbraucherzentralen in Deutschland gerichtlich überprüft. Die derzeit üblichen allgemeinen Geschäftsbedingungen sehen vor, dass Flugscheine nur vollständig und in der kontrahierten Reihenfolge abgeflogen werden dürfen. Andernfalls verlieren sie ihre Gültigkeit und der Flugpreis wird entsprechend der tatsächlich geflogenen Strecke neu berechnet. Im Rahmen der Prüfung hat das Landgericht Köln in erster Instanz zum Nachteil von Lufthansa entschieden. Gegen das Urteil hat Lufthansa Berufung eingelegt. Da die angegriffenen Regeln auch in den IATA-Bedingungen verankert sind, hat eine rechtskräftige Entscheidung Auswirkungen auf die gesamte Branche.

3. Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

3.1 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Zielerreichung

3.1.1 Geschäftsverlauf

Im Jahr 2008 wurde der Geschäftsverlauf von Lufthansa von einer Reihe externer Faktoren beeinflusst, die sich in unterschiedlichem Ausmaß ausgewirkt haben. Zum Jahresbeginn profitierte Lufthansa von der in weiten Teilen nach wie vor kräftigen konjunkturellen Entwicklung. Im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres konnte der Konzern dank seiner diversifizierten Aufstellung Nachfrageschwächen in einzelnen Regionen und Sektoren sehr gut abfedern. Die Belastung durch den rasant und drastisch gestiegenen Ölpreis konnte der Konzern durch seine langfristige Hedging-Strategie, eine Erhöhung der Treibstoffzuschläge sowie eine Optimierung der Kosten und Steigerung der Effizienz in anderen Bereichen zumindest teilweise kompensieren.

Zu Beginn der zweiten Jahreshälfte entwickelten sich Umsatz und Menge zwar weiterhin positiv, jedoch bekam auch Lufthansa die Ergebnisbelastungen durch die hohen Treibstoffkosten sowie die Folgen einer intensiven Tarifeinwanderung zu spüren. Getrieben durch die Finanzmarktkrise trübte sich das volkswirtschaftliche Umfeld in allen Regionen merklich ein, wovon auch die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns – wenn auch mit unterschiedlicher Intensität – betroffen waren. Vor allem in der Passagierbeförderung und der Logistik führten diese Entwicklungen zu einem teilweise drastischen Nachfragerückgang im vierten Quartal, auf den die Geschäftsfelder mit Kapazitätsanpassungen und einer Verschärfung bereits eingeleiteter Kosteneinsparungsprogramme reagierten. Die Nachfrageschwäche nahm über den Jahreswechsel weiter zu. Daher wird der Konzern die Marktentwicklungen weiterhin genau verfolgen, seine Flexibilität nutzen und gegebenenfalls mit zusätzlichen Maßnahmen auf eine weitere Verschlechterung reagieren.

3.1.2 Zielerreichung

Mit dem Geschäftsverlauf 2008 ist der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG sehr zufrieden. Die erzielte wirtschaftliche Leistung erhält vor dem Hintergrund des deutlich eingetrübten wirtschaftlichen Umfeldes und den daraus resultierenden Verlusterwartungen wesentlicher Wettbewerber eine besondere Qualität. Wichtige Ziele, die wir uns gesetzt hatten, wurden trotz der widrigen Umstände erreicht oder sogar übertroffen. Auch mit dem erzielten operativen Ergebnis von 1,35 Mrd. EUR haben wir das angestrebte Rekordniveau des Vorjahres fast erreicht, obwohl die damit verknüpften Rahmenbedingungen längst nicht mehr zutrafen. Zu dieser Entwicklung hat auch die erfolgreiche Integration der SWISS beigetragen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die erreichten Ziele. Auf die einzelnen Dimensionen wird in den jeweiligen Kapiteln detailliert eingegangen.

Zielaussage	Zielerreichung 2008
Steigerung von Konzernumsatz und operativem Ergebnis, sofern die Konjunkturerwartungen nicht korrigiert werden	10,9 Prozent Umsatzanstieg und operativer Gewinn von 1,35 Mrd. EUR bei spürbarer Eintrübung der Konjunktur
Fortsetzung des profitablen Wachstumskurses in allen Geschäftsfeldern	Alle Geschäftsfelder profitabel, Umsatzwachstum in Passagierbeförderung, Logistik und Technik erreicht
Spitzenprofitabilität im europäischen Wettbewerbsvergleich, gemessen an der operativen Marge	6,1 Prozent vergleichbare operative Marge
Kapitalverzinsung und Wertschaffung	654 Mio. CVA
Finanzierung des erhöhten Investitionsvolumens überwiegend aus operativem Cashflow	2,2 Mrd. EUR Investitionen (+ 23,9 Prozent); 612 Mio. EUR Free Cashflow nach Invest
Wahrung der Mindestliquidität von 2,0 Mrd. EUR	3,3 Mrd. EUR flüssige Mittel
Eigenkapitalquote von 30 Prozent halten	30,9 Prozent Eigenkapitalquote
Weitere Pensions-Ausfinanzierung mit flexiblem Ansatz	Zuführung von 338 Mio. EUR
Investment Grade-Rating erhalten	Moody's: Baa3/stabil S&P: BBB/negativ
Fortsetzung der Dividendenpolitik	Ausschüttung von rund 320 Mio. EUR, 0,70 EUR pro Aktie

3.1.3 Wesentliche Ereignisse

Zur weiteren Verbesserung des Marktzugangs in Nordamerika erwarb Lufthansa am 22. Januar 2008 einen Minderheitsanteil an der JetBlue Airways Corporation. Für die rund 42 Millionen neu emittierten Aktien wurde ein Preis von 310 Mio. USD (214 Mio. EUR) gezahlt. Angesichts signifikanter Kursrückgänge sowie der Abwertung des US-Dollars wurden im ersten Halbjahr Wertberichtigungen vorgenommen, die sich im Finanzergebnis widerspiegeln. Eine Kurserholung der JetBlue Aktie in der zweiten Jahreshälfte wurde gemäß IAS 39 ergebnisneutral abgebildet. Dem Board of Directors von JetBlue gehören zwei von Lufthansa nominierte Mitglieder an. Neben Dr. Christoph Franz, CEO der SWISS, wurde am 18. August 2008 auch Stephan Gemkow, Finanzvorstand des Lufthansa Konzerns, in das elfköpfige Gremium der US-Airline bestellt.

Den ehemaligen SWISS-Großaktionären wurde per 20. März 2008 der Besserungsschein für den Tausch ihrer damaligen SWISS-Aktien ausgezahlt. Damit wurden insgesamt 339 Mio. CHF (rund 217 Mio. EUR) an die SWISS-Aktionäre gezahlt. SWISS wird seit dem 1. Juli 2007 vollständig konsolidiert.

Der Lufthansa Aufsichtsrat stimmte am 24. September 2008 einer strategischen Beteiligung an SN Airholding SA/NV, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, zu. Danach wird Lufthansa in einem ersten Schritt 45 Prozent an der SN Airholding zu einem Preis von 65 Mio. EUR erwerben. Darüber hinaus hält Lufthansa ab 2011, nach Sicherung der Luftverkehrsrechte von Brussels Airlines, eine

Option zum Kauf der restlichen 55 Prozent, deren Ausübungspreis sich am wirtschaftlichen Erfolg der Beteiligung bemisst. Die Vereinbarung steht weiterhin unter dem Vorbehalt der Freigabe der Kartellbehörden.

Am 10. Oktober 2008 übte Sir Michael Bishop, in Vertretung von BBW Partnership Ltd., eine Option aus, die Lufthansa dazu verpflichtet, 50 Prozent plus einer Aktie der Anteile an British Midland plc (bmi) zu erwerben. Dies entspricht der Gesamtheit aller Anteile an bmi, die momentan von BBW Partnership Ltd. gehalten werden. Die Option ist Teil des am 9. November 1999 vereinbarten Shareholder Agreement von bmi. Für das Wirksamwerden der Option bedarf es kartellrechtlicher und regulatorischer Zustimmungen, die noch nicht erfüllt sind.

Am 3. Dezember 2008 stimmte der Lufthansa Aufsichtsrat dem Erwerb von bis zu 100 Prozent der Anteile an der Austrian Airlines AG (AUA) zu. Nach Zustimmung des Aufsichtsrats der Österreichischen Industrieholding AG (ÖIAG) wurde ein Verkauf des ÖIAG-Anteils an AUA in Höhe von 41,56 Prozent an Lufthansa vereinbart. Den Streubesitzaktionären wird Lufthansa ein öffentliches Übernahmeangebot machen. Der Angebotspreis wird dabei 4,49 EUR betragen und entspricht dem durchschnittlich gewichteten Börsenkurs der AUA-Aktie in den sechs Monaten vor der Ankündigung. Der Abschluss der Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die europäischen Kartellbehörden sowie der EU-Genehmigung einer Restrukturierungsbeihilfe durch den österreichischen Staat in Höhe von 500 Mio. EUR.

3.2 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Konzerns

3.2.1 Gesamteinschätzung

Der Lufthansa Konzern hat nach Überzeugung des Vorstands im Geschäftsjahr 2008 eine hervorragende Leistung gezeigt. Trotz des sich im Jahresverlauf drastisch eintrübenden wirtschaftlichen Umfeldes und der Auswirkungen der Finanzmarktkrise haben wir ein operatives Ergebnis nahezu auf dem Rekordniveau des Vorjahres erwirtschaftet. Darin spiegeln sich die deutlich gestiegene Flexibilität im Konzern und die Erfahrung der Lufthansa Mannschaft im Umgang mit Nachfrageschwankungen wider. Auch unser Kostenmanagement zeigt Wirkung. Unser Ziel, eine führende Position hinsichtlich der Profitabilität im europäischen Wettbewerb einzunehmen, dürften wir 2008 mit einer vergleichbaren operativen Marge von 6,1 Prozent erstmals erreicht haben. Unsere Anstrengungen im Rahmen der Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ bestehen unvermindert fort und sind auf die Nachhaltigkeit dieser Ergebnisse ausgerichtet. Ergänzt wurden

sie 2008 erfolgreich um kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Ergebnisstabilisierung. So konnte der Lufthansa Konzern trotz der widrigen Umstände die hohen Ergebnisanforderungen für eine Wertschaffung abermals erreichen und erzielte einen Cash Value Added (CVA) von 654 Mio. EUR. Auch unsere finanzielle Stabilität hält sich auf hohem Niveau. Der Konzern weist 2008 abermals eine Nettoliquidität aus. Die Investitionen konnten einmal mehr aus dem operativen Cashflow erwirtschaftet werden und unsere Kapitalstruktur bleibt mit einer Eigenkapitalquote von 30,9 Prozent stark. Berücksichtigt wurden diese Ergebnisse auch von den Rating-Agenturen, die im Laufe des Jahres die Ratings für Lufthansa bestätigten und angesichts des sich verschlechternden Umfelds nur den Ausblick senkten. Lufthansa bleibt eine von wenigen Fluggesellschaften weltweit mit einem Investment Grade-Rating. Der Vorsprung gegenüber der Konkurrenz hat sich dabei weiter ausgedehnt.

Die wirtschaftliche Lage des Konzerns wird in den folgenden Ausführungen und die Entwicklungen der einzelnen Geschäftsfelder werden in den jeweiligen Kommentierungen ab S. 72 ausführlich erläutert.

3.2.2 Auswirkungen der Finanzmarktkrise

Neben der gesamtwirtschaftlichen Nachfrageentwicklung bestimmten im Geschäftsjahr 2008 auch die Einflüsse aus der Finanzmarktkrise die wirtschaftliche Entwicklung vieler Unternehmen. Im Sinne einer zeitgemäßen Transparenz wollen wir daher zusätzlich zu den Erläuterungen in den entsprechenden Kapiteln eine zusammenfassende Würdigung dieser Auswirkungen voranstellen.

Die deutlichsten Auswirkungen der Finanzmarktkrise verursachte die Insolvenz von Lehman Brothers. Sie führte bei Lufthansa zu Wertverlusten in Höhe von 13 Mio. EUR für Lehman-Anleihen und in Höhe von 76 Mio. EUR für Sicherungsgeschäfte im Zins-, Währungs- und Treibstoffhedging. Davon betrug der Anteil des Treibstoffhedgings 72 Mio. EUR. Der Wegfall dieser Transaktionen ging einher mit einer Reduzierung des Sicherungsvolumens, was sich vor dem Hintergrund der gesunkenen Treibstoffpreise zum Jahresende für Lufthansa aber sogar als vorteilhaft erwies.

Des Weiteren hat die Finanzmarktkrise zu Wertberichtigungen in kurzfristigen Finanzanlagen geführt. Dank strenger Anlagegrundsätze und gut funktionierenden Risikomanagements konnten sie auf 95 Mio. EUR oder 5,2 Prozent des Zeitwerts der angelegten Mittel begrenzt werden. Auch die Pensionsfonds waren von gesunkenen Marktbewertungen betroffen. Trotz Dotierungen in Höhe von insgesamt 338 Mio. EUR lagen sie Ende 2008 um 308 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres.

Die geänderte Geschäftspolitik einiger Banken führen zu einem leicht reduzierten Niveau der bilateralen Kreditlinien zum Bilanzstichtag auf nunmehr 1,8 Mrd. EUR.

Die Finanzkrise führte auch zu einer Erhöhung der Margen für Finanzierungen des Konzerns. Die Risikomarge, ausgedrückt in Zinsaufschlägen von Credit Default Swaps (CDS), erhöhte sich im Laufe des Jahres von 0,6 Prozent auf 2,2 Prozent, blieb damit aber deutlich unter dem Niveau konkurrierender Fluggesellschaften. Das Vertrauen in Lufthansa als Kreditnehmer ist unverändert hoch. Selbst im November haben wir noch Finanzleasing-Transaktionen mit Flugzeugen zu Konditionen knapp über Euribor abgeschlossen. Die Rating-Agenturen untermauern das Vertrauen mit einer Bestätigung des Investment Grade-Ratings.

3.2.3 Angewendete Standards

Der Konzernabschluss 2008 und die Quartalsberichte sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend wurden die nach § 315 a Abs.1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Alle für das Geschäftsjahr 2008 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen wurden beachtet.

3.2.4 Änderungen des Konsolidierungskreises

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum hat sich der Konsolidierungskreis wesentlich verändert. Die Swiss International Air Lines AG und ihre Tochtergesellschaften wurden erstmals zum 1. Juli 2007 in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogen, so dass die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung nur für das zweite Halbjahr 2008 vergleichbar sind. Gegenüber dem Jahresende 2007 hat sich der Konsolidierungskreis außerdem um die in der Tabelle „Veränderungen Konsolidierungskreis im Geschäftsjahr 2008“ (siehe Konzernanhang, S. 137) aufgeführten Zu- und Abgänge von konsolidierten Gesellschaften geändert. Die Einflüsse auf die Konzernbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind in den folgenden Kommentierungen und im Anhang, S. 140 dargestellt.

4. Ertragslage

4.1 Umsatz und Erträge

Umsatz und Erträge				
	2008	2007	Veränderung	Veränderung konsolidierungskreisbereinigt
	in Mio. €	in Mio. €	in %	in %
Verkehrserlöse	19 998	17 568	13,8	5,2
Andere Betriebserlöse	4 872	4 852	0,4	0,0
Umsatzerlöse	24 870	22 420	10,9	4,1
Bestandsveränderung und aktuelle Eigenleistung	178	119	49,6	49,6
Sonstige betriebliche Erträge	1 969	1 571	25,3	33,7
Gesamt betriebliche Erträge	27 017	24 110	12,1	6,1

Der Lufthansa Konzern hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die betrieblichen Erträge auf 27,0 Mrd. EUR gesteigert. Das Wachstum entfällt in erster Linie auf die Verkehrserlöse. Während die anderen Betriebserlöse auf Vorjahresniveau blieben, weisen die sonstigen betrieblichen Erträge deutliche Steigerungsraten auf.

4.1.1 Verkehrserlöse

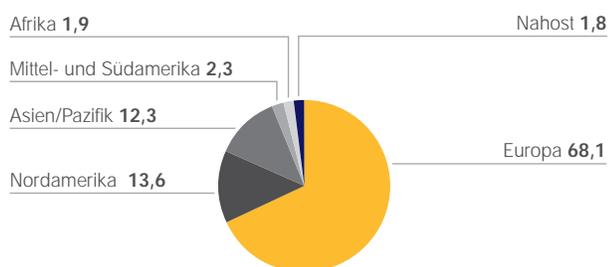
Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften im Lufthansa Konzern*				
		2008	2007	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	70 543	62 878	12,2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	195 431	169 108	15,6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	154 156	135 011	14,2
Sitzladefaktor	%	78,9	79,8	- 0,9 P.
Fracht/Post	Tsd. t	1 919	1 911	0,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	62,9	67,4	- 4,5 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15 141	13 416	12,9
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9 530	9 043	5,4
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	34 960	30 339	15,2
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	24 992	22 613	10,5
Gesamt-Nutzladefaktor	%	71,5	74,5	- 3,0 P.
Anzahl der Flüge		830 819	749 431	10,9

* Seit dem 1. Januar 2008 werden im Lufthansa Konzern die Zahlgestwerte nach ICAO Standard ermittelt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die Verkehrserlöse des Konzerns erhöhten sich deutlich um 13,8 Prozent auf 20,0 Mrd. EUR. Die Veränderung beruht zu 8,6 Prozent auf der vollen Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 und ist zu 3,1 Prozent Folge der gestiegenen Menge. Positive Preiseffekte wurden durch gegenläufige Währungseffekte, die die Verkehrserlöse um rund 447 Mio. EUR (-2,5 Prozent) reduzierten, teilweise kompensiert.

Der größte Anteil entfällt mit 84,3 Prozent auf das Geschäftsfeld Passagierbeförderung, das insgesamt Verkehrserlöse von rund 16,9 Mrd. EUR erwirtschaftet hat. Dies sind 13,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Von diesem Anstieg entfielen 8,9 Prozent auf die volle Einbeziehung von SWISS im ersten Halbjahr 2008. Während erhöhte Menge und positive Preiseffekte mit insgesamt 7,3 Prozent erlössteigernd wirkten, minderten negative Währungseffekte die Verkehrserlöse um 361 Mio. EUR bzw. 2,4 Prozent.

Verkehrserlöse Konzern in %



Im Geschäftsfeld Logistik nahmen die Verkehrserlöse bei verringerter Menge und negativen Währungseffekten aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse um 6,5 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR zu. Insgesamt machen die Verkehrserlöse des Konzerns nunmehr 80,5 Prozent an den Gesamtumsätzen aus (Vorjahr: 78,4 Prozent).

4.1.2 Andere Betriebserlöse

Die anderen Betriebserlöse werden überwiegend in den Geschäftsfeldern Technik, Catering und IT Services erwirtschaftet, in einem geringeren Umfang aber auch in den Bereichen Passagierbeförderung und Logistik. Mit 4,9 Mrd. EUR blieben diese nahezu stabil (+0,4 Prozent). Während Technik mit 2,2 Mrd. EUR (+1,4 Prozent) die anderen Betriebserlöse steigern konnte, verzeichnete Catering einen Rückgang von 5,7 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR, der sowohl währungs- als auch preisbedingt war. IT Services blieb mit 279 Mio. EUR (-0,7 Prozent) leicht unter Vorjahr.

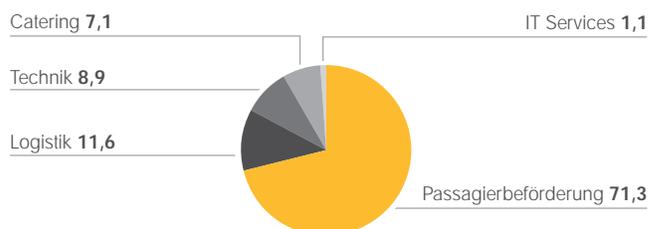
4.1.3 Umsatzerlöse

Der Außenumsatz des Konzerns erhöhte sich im Ganzen um 10,9 Prozent auf 24,9 Mrd. EUR. Der Anteil des Geschäftsfeldes Passagierbeförderung am Gesamtumsatz stieg dabei auf 71,3 Prozent, ein Plus von 2,8 Prozentpunkten. Die Anteile

der übrigen Geschäftsfelder waren durchweg rückläufig und entfielen mit 11,6 Prozent auf Logistik (-0,5 Prozentpunkte), 8,9 Prozent auf Technik (-0,8 Prozentpunkte), 1,1 Prozent auf IT Services (-0,2 Prozentpunkte) und 7,1 Prozent auf Catering (-1,2 Prozentpunkte).

Die regionale Betrachtung der Umsatzerlöse nach Verkaufsorten wird in der Segmentberichterstattung im Anhang, S. 187, Erläuterung 49 dargestellt. Regionale Aufteilungen der Verkehrserlöse nach Verkehrsgebieten für die Geschäftsfelder Passagierbeförderung und Cargo werden in den Kapiteln zum jeweiligen Geschäftsfeld ab S. 72 erläutert.

Anteil der Geschäftsfelder am Außenumsatz in %



4.1.4 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 25,3 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR. Dabei nahmen die Kursgewinne aus der Währungsumrechnung von in Fremdwährung valutierenden Forderungen und Verbindlichkeiten sowie aus der Realisierung von Devisensicherungsgeschäften um 383 Mio. EUR zu, während die korrespondierenden Kursverluste unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 461 Mio. EUR stiegen. Rückstellungsaufösungen blieben mit 157 Mio. EUR (Vorjahr: 163 Mio. EUR) beinahe unverändert. Buchgewinne von insgesamt 36 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) entfielen unter anderem auf den Verkauf der LSG Airport Gastronomie GmbH (12 Mio. EUR) sowie der LSG Sky Chefs España (11 Mio. EUR). Die übrigen Positionen weisen keine nennenswerten Abweichungen gegenüber dem Vorjahr auf. Der Konzernanhang, Erläuterung 6, S. 149 enthält eine detaillierte Liste der sonstigen betrieblichen Erträge.

4.2 Aufwendungen

Der betriebliche Aufwand hat sich mit einem Plus von 13,8 Prozent überproportional zu den betrieblichen Erträgen entwickelt. Neben den immens gestiegenen Treibstoffkosten sind die darin enthaltenen Aufwandsarten vom veränderten Konsolidierungskreis beeinflusst, am deutlichsten sichtbar wird dies beim Material- und Personalaufwand.

4.2.1 Materialaufwand

Innerhalb des Materialaufwands stellt der Treibstoff mit 5,4 Mrd. EUR die größte Kostenposition dar. Der enorme Anstieg von 39,3 Prozent entfällt zu 10,0 Prozent auf die volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008. Die Menge nahm dagegen nur um 4,3 Prozent zu. Die Treibstoffpreise und Sicherung in USD stiegen um 36,6 Prozent, dies entspricht einer Mehrbelastung von 1,4 Mrd. EUR. Aufwandsmindernd hat sich dagegen der schwächere Dollar mit einem Minus von 11,6 Prozent ausgewirkt. Die Maßnahmen zur Preissicherung haben die Treibstoffkosten im Geschäftsjahr um insgesamt 584 Mio. EUR entlastet.

Die anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen nur geringfügig um 0,2 Prozent. Bereinigt um Änderungen des Konsolidierungskreises reduzierten sie sich um 1,9 Prozent.

Auch die Gebührenposition wuchs auf 3,5 Mrd. EUR (+10,2 Prozent), wesentlicher Grund war die volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008. Ohne diesen Effekt stiegen die Gebühren lediglich um 1,5 Prozent. Dabei wurde der Anstieg der Flugsicherungsgebühren (+4,3 Prozent) insbesondere durch gesunkene Landegebühren (-3,7 Prozent) ausgeglichen. Die Fluggastgebühren stiegen bereinigt um die Veränderungen des Konsolidierungskreises um 3,9 Prozent. Die Abfertigungsgebühren stiegen trotz Ausweitung der Verkehrsleistung konsolidierungskreisbereinigt nur leicht um 1,4 Prozent.

Bei den um 17,3 Prozent höheren Ausgaben für Technikleistungen und Operating-Lease-Aufwendungen ist ein Großteil (14,7 Prozent) auf die volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 zurückzuführen. Während die bezogenen Technikleistungen bereinigt um diesen Effekt um 2,6 Prozent insbesondere aufgrund von Modifikationskosten für das Inflight-Entertainment-System zuge-

legt haben, wären die Operating-Lease-Aufwendungen ohne die Effekte aus der SWISS um 2,5 Prozent gestiegen. SWISS betreibt derzeit 40 Flugzeuge im Operating Lease.

4.2.2 Personalaufwand

Der Personalaufwand nahm um 3,5 Prozent auf 5,7 Mrd. EUR zu. Bereinigt um die Veränderungen des Konsolidierungskreises hätte er um 0,2 Prozent unter dem Vorjahreswert gelegen. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte der Konzern 108.123 Mitarbeiter, eine Steigerung gegenüber Vorjahr von 7,3 Prozent. Ohne die Veränderungen des Konsolidierungskreises (insbesondere SWISS) ergibt sich eine Zunahme der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 3,6 Prozent. Der Zuwachs an Löhnen und Gehältern beläuft sich auf 4,9 Prozent, konsolidierungskreisbereinigt um 1,2 Prozent. Aufwandsmindernd wirkten sich vor allem geringere Personalkosten im Geschäftsfeld Catering sowie reduzierte Aufwendungen für Ergebnisbeteiligung und Altersversorgung aus.

4.2.3 Abschreibungen

Die Abschreibungen beliefen sich im Geschäftsjahr insgesamt auf 1,3 Mrd. EUR (+7,1 Prozent). Davon entfielen 65 Mio. EUR auf die Veränderungen des Konsolidierungskreises. Auf Flugzeuge waren planmäßige Abschreibungen von 1 Mrd. EUR vorzunehmen, dies entspricht bereinigt einem Plus von 55 Mio. EUR gegenüber Vorjahr. Der Anstieg der Flugzeugabschreibungen ist auf Neuzugänge in der Konzernflotte im Geschäftsjahr 2008 zurückzuführen. Der Rückgang in den übrigen Abschreibungen (-29 Mio. EUR) resultiert aus den im Vorjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen – nahezu ausschließlich das Geschäftsfeld IT Services betreffend – in Höhe von 44 Mio. EUR.

Aufwendungen	2008	2007	Veränderung	Anteil am Gesamtaufwand	Veränderung konsolidierungskreisbereinigt
	in Mio. €	in Mio. €			
Materialaufwand	13 707	11 553	18,6	53,5	10,5
- davon Treibstoff	5 377	3 860	39,3	21,0	29,3
- davon Gebühren	3 499	3 174	10,2	13,7	1,5
- davon andere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	2 414	2 408	0,2	9,4	-1,9
- davon bezogene Technikleistungen	845	759	11,3	3,3	2,6
- davon Operating Lease	280	200	40,0	1,1	2,5
Personalaufwand	5 692	5 498	3,5	22,2	-0,2
Abschreibungen	1 289	1 204	7,1	5,0	1,7
Sonstiger betrieblicher Aufwand	4 946	4 269	15,9	19,3	16,8
- davon Agenturprovisionen	614	651	-5,7	2,4	-11,3
- davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	820	726	12,9	3,2	9,4
Summe betrieblicher Aufwand	25 634	22 524	13,6	100,0	8,2

4.2.4 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Zunahme der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 15,9 Prozent resultiert im Wesentlichen aus erheblich gestiegenen Kursverlusten aus Währungsforderungen und Verbindlichkeiten sowie realisierten Devisensicherungsgeschäften von insgesamt 461 Mio. EUR, denen um 383 Mio. EUR erhöhte Kursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüberstehen. Die übrigen Veränderungen sind im Wesentlichen auf die Veränderung des Konsolidierungskreises zurückzuführen.

Die indirekten Personalaufwendungen stiegen um insgesamt 94 Mio. EUR auf 820 Mio. EUR, davon stammen aus der Veränderung des Konsolidierungskreises 28 Mio. EUR. Die übrige Zunahme ist im Wesentlichen die Folge einer höheren Beschäftigung von Fremdpersonal für Spitzenzeiten und zeitlich befristeten Projekten sowie erhöhter Reise- und Schulungskosten. Die Agenturprovisionen lagen mit 614 Mio. EUR um 5,7 Prozent unter dem Vorjahr, bereinigt um die Veränderungen des Konsolidierungskreises wären sie sogar um 11,3 Prozent rückläufig gewesen.

4.3 Ergebnisentwicklung

Die Ergebniskennzahlen im Geschäftsjahr 2008 zeigen im Vorjahresvergleich durchgängig eine rückläufige Entwicklung, allerdings mit erheblichen Unterschieden in den verschiedenen Bereichen. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank um 12,8 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Das um Sondereinflüsse bereinigte operative Ergebnis reduzierte sich dagegen nur geringfügig um 24 Mio. EUR auf knapp 1,4 Mrd. EUR (-1,7 Prozent). Die vergleichbare operative Marge verringerte sich um 0,8 Prozentpunkte auf 6,1 Prozent.

4.3.1 Operatives Ergebnis

Wie in jedem Jahr wurde das betriebliche Ergebnis, um die wirtschaftliche Leistung mit anderen Geschäftsjahren besser vergleichen zu können, um Netto-Buchgewinne, aufgelöste Rückstellungen, außerplanmäßige Abschreibungen, Ergebnisse aus Finanzinvestitionen und aus der Stichtagskursbewertung von Finanzschulden bereinigt. Im Jahr 2008 wurden hierbei Nettoerträge von 29 Mio. EUR (Vorjahr: 208 Mio. EUR) eliminiert (siehe Tabelle, S. 55).

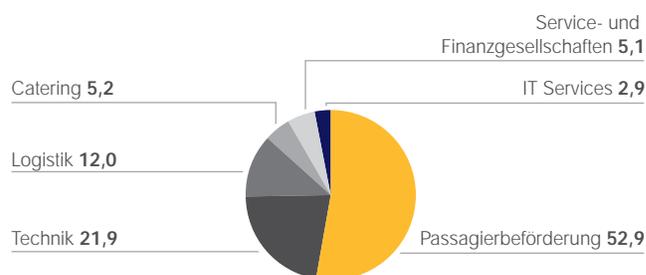
Die eliminierten Buchgewinne und Zuschreibungen auf Anlagevermögen sind im Jahr 2008 um insgesamt 18 Mio. EUR höher ausgefallen. Diese entfielen insbesondere auf den Verkauf der LSG Airport Gastronomie GmbH sowie der LSG Sky Chefs España. Die aufgelösten Rückstellungen bewegten sich mit 157 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Im Rahmen der Bewertung der Pensionsverpflichtungen ergaben sich nicht dem operativen Ergebnis zuzurechnende Kürzungen im nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand von

10 Mio. EUR. Dem positiven Ergebnis aus Finanzinvestitionen im Vorjahr von 28 Mio. EUR standen im Geschäftsjahr 2008 Verluste, insbesondere aus der Wertberichtigung kurzfristiger Wertpapiere, von 105 Mio. EUR gegenüber. Der zum Bilanzstichtag gegenüber Vorjahr gestiegene Dollar hat sich in der Stichtagskursbewertung der langfristigen Finanzschulden niedergeschlagen. Die Aufwendungen aus der Aufwertung dieser Position betragen 52 Mio. EUR, während im Vorjahr Erträge aus der Bewertung von 70 Mio. EUR anfielen. Darüber hinaus waren auf der Aufwandsseite außerplanmäßige Abschreibungen, insbesondere auf vier stillgelegte und zur Veräußerung vorgesehene Airbus A300-600 Flugzeuge (14 Mio. EUR), und Buchverluste von zusammen 26 Mio. EUR dem Ergebnis wieder hinzuzurechnen. Darüber hinaus gab es keine wesentlichen Adjustierungen.

Nach Bereinigung dieser Ertrags- und Aufwandspositionen ergab sich ein operatives Ergebnis von knapp 1,4 Mrd. EUR. Die mit dem Wettbewerb vergleichbare operative Marge, die sich durch Hinzurechnung der Rückstellungsaufösungen ergibt, beträgt 6,1 Prozent.

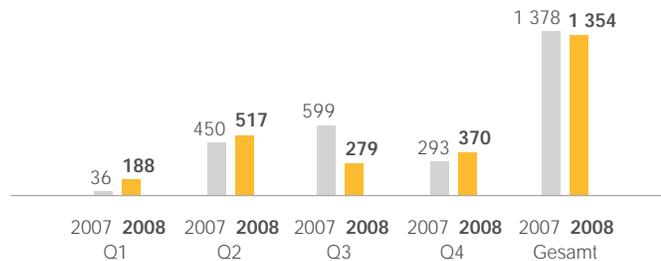
Abweichend von der Entwicklung der Umsatzverteilung stellt sich beim operativen Ergebnis die Verteilung der Anteile ausgewogener dar: Während der Anteil des Geschäftsfeldes Passagierbeförderung sich auf nunmehr 53,3 Prozent reduzierte (-6,6 Prozentpunkte), konnte die Technik mit 22,1 Prozent einen höheren Anteil zum operativen Ergebnis des Konzerns beitragen (+0,8 Prozentpunkte). In der Überleitung zum operativen Ergebnis des Konzerns ergeben sich zudem negative Effekte mit einem Ergebnisanteil von -0,7 Prozent.

Anteil der Geschäftsfelder am operativen Ergebnis in %



Die saisonale Ergebnisverteilung von Lufthansa ist sehr unterschiedlich. Die einzelnen Geschäftsfelder des Konzerns haben dabei unterschiedliche Verteilungen und Schwankungsbreiten. Insgesamt macht sich das stabilisierend im operativen Ergebnis des Konzerns bemerkbar. Damit konnte Lufthansa auch in dem herausfordernden Jahr 2008 wesentlich besser auf Kurs bleiben als fast alle Wettbewerber.

Entwicklung operatives Ergebnis in Mio. €



4.3.2 Finanzergebnis

Das Finanzergebnis verminderte sich deutlich um 606 Mio. EUR auf –579 Mio. EUR. Dabei verringerte sich das Beteiligungsergebnis um 334 Mio. EUR auf 20 Mio. EUR. Im Vorjahreswert waren ein Ergebnis aus der Equity-Bewertung der SWISS in Höhe von 180 Mio. EUR sowie Dividenden und Beteiligungserträge im Zusammenhang mit dem Rückkauf eigener Aktien durch die WAM Acquisition S.A. in Höhe von 82 Mio. EUR enthalten. Darüber hinaus reduzierte sich das Equity-Ergebnis der British Midland deutlich gegenüber dem Vorjahr. Das Zinsergebnis verbesserte sich um 22 Mio. EUR auf –172 Mio. EUR. Ursache hierfür waren vor allem verringerte Aufwendungen aus der Netto-Aufzinsung von Pensionsrückstellungen.

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	2008		2007	
	GuV	Überleitung operatives Ergebnis	GuV	Überleitung operatives Ergebnis
Umsatzerlöse	24 870		22 420	
Bestandsveränderungen	178		119	
Sonstige betriebliche Erträge	1 969		1 571	
- davon Erträge aus Buchgewinnen und kurzfristigen Finanzinvestitionen		- 39		- 59
- davon Erträge aus Auflösung von Rückstellungen		- 157		- 163
- davon Zuschreibungen Anlagevermögen		- 6		0*
- davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden		- 15		- 94
Summe betriebliche Erträge	27 017	- 217	24 110	- 316
Materialaufwand	- 13 707		- 11 553	
Personalaufwand	- 5 692		- 5 498	
- davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand		- 10		0*
Abschreibungen	- 1 289		- 1 204	
- davon außerplanmäßige Abschreibungen		15		44
Sonstige operative Aufwendungen	- 4 946		- 4 269	
- davon Aufwendungen aus Buchverlusten und kurzfristigen Finanzinvestitionen		116		40
- davon Stichtagskursbewertung langfristiger Finanzschulden		67		24
Summe betriebliche Aufwendungen	- 25 634	188	- 22 524	108
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1 383		1 586	
Summe Überleitung operatives Ergebnis		- 29		- 208
Operatives Ergebnis		1 354		1 378
Beteiligungsergebnis	20		354	
Übrige Finanzposten	- 427		- 133	
EBIT	976		1 807	
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 289		1 204	
Abschreibungen auf Finanzanlagen (inkl. at equity)	156		12	
EBITDA	2 421		3 023	

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die übrigen Finanzposten verringerten sich um 294 Mio. EUR auf –427 Mio. EUR. Darin enthalten ist eine Wertberichtigung auf die JetBlue Anteile in Höhe von 113 Mio. EUR im ersten Halbjahr 2008 sowie die vollständige Wertberichtigung positiver Marktwerte aus den mit der in Konkurs gegangenen Lehman Brothers abgeschlossenen Treibstoffpreis-, Zins- und Devisensicherungsgeschäften in Höhe von 76 Mio. EUR, da diese nicht mehr realisierbar sind. Die in der zweiten Jahreshälfte eingetretene Erholung des Börsenkurses und damit des Anteilswertes der JetBlue (+114 Mio. EUR) wurde entsprechend den Bilanzierungsvorschriften nach IFRS erfolgsneutral über das Eigenkapital erfasst. Weitere Belastungen von 193 Mio. EUR betreffen Risiken aus bestehenden Verpflichtungen zur Übernahme von Unternehmensanteilen.

Der Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) beinhaltet das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sowie das Beteiligungsergebnis und die übrigen Finanzposten und erreichte 976 Mio. EUR. Er liegt damit um 46,0 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergibt sich ein EBITDA von 2,4 Mrd. EUR (20,0 Prozent unter Vorjahr).

Ergebnisstruktur Lufthansa Konzern			
	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	27 017	24 110	11,9
Betriebliche Aufwendungen	– 25 634	– 22 524	13,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1 383	1 586	– 12,8
Finanzergebnis	– 579	27	
Ergebnis vor Ertragsteuern	804	1 613	– 50,2
Ertragsteuern	– 195	– 356	45,2
Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsfeld Touristik		503	
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	– 10	– 105	90,5
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	599	1 655	– 63,8

4.3.3 Konzernergebnis

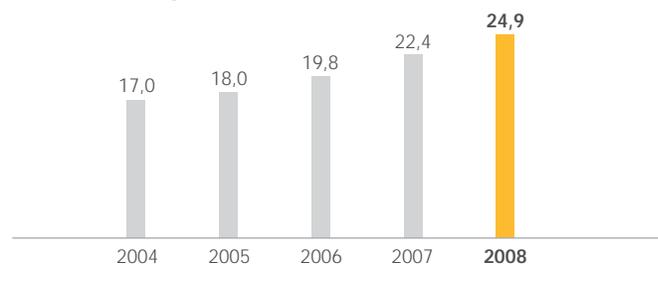
Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und das Finanzergebnis summieren sich zu einem Ergebnis vor Ertragsteuern von 804 Mio. EUR, das um 809 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert liegt. Es ist mit effektiven und latenten Ertragsteuern von insgesamt 195 Mio. EUR belastet (Vorjahr: 356 Mio. EUR). Die Steuerquote beträgt damit 24,3 Prozent. Das Ergebnis nach Steuern beläuft sich somit auf 609 Mio. EUR (Vorjahr: 1,8 Mrd. EUR). Im Vorjahr war hier der

Gewinn aus der Veräußerung des aufgegebenen Geschäftsfelds Touristik in Höhe von 503 Mio. EUR enthalten. Von dem Ergebnis entfallen 10 Mio. EUR (Vorjahr: 105 Mio. EUR) auf Anteile von Minderheitsgesellschaftern. Auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfällt ein Konzernergebnis von 599 Mio. EUR. Das Ergebnis je Aktie beträgt unverwässert 1,31 EUR. Das verwässerte Ergebnis von 1,30 EUR beinhaltet die Effekte einer potenziellen Wandlung des noch ausstehenden Volumens von 47 Mio. EUR aus einer in 2002 ausgegebenen Wandelanleihe.

4.3.4 Mehrperiodenübersicht über die Ertragslage

Lufthansa hat 2008 ihren Kurs des profitablen Wachstums fortgeführt. In einem schwieriger werdenden Umfeld haben wir nicht nur den Umsatz weiter gesteigert, sondern auch das Rekordniveau des operativen Ergebnisses aus dem Vorjahr gehalten. Im Verlauf der letzten fünf Jahre verbesserte sich die vergleichbare operative Marge nachhaltig, insgesamt um 2,7 Prozentpunkte auf 6,1 Prozent. Dieser Wert dokumentiert darüber hinaus unsere Spitzenposition im Wettbewerb.

Umsatzentwicklung in Mrd. €



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



4.3.5 Upgrade to Industry Leadership

Unser Ziel ist es, auch zukünftig nachhaltige Spitzenprofitabilität zu erreichen. Diesem Zweck dient die 2007 gestartete Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“. Sie gewann 2008 weiter an Schubkraft: Rund 120 Projekte werden derzeit in allen Geschäftsfeldern und auch geschäftsfeldübergreifend umgesetzt.

Große Hebelwirkung werden dabei Kooperationsprojekte zeigen, bei denen mehrere Geschäftsfelder ihre Leistungs- und Innovationskraft bündeln. Ein Beispiel ist das Projekt „Procurement Leadership“, das sich mittlerweile in der Umsetzung befindet. Ziel ist es, durch die Entwicklung des Lufthansa Einkaufs zu einem anerkannten Benchmark bis 2011 jährlich rund 200 Mio. EUR zu sparen. Im Jahr 2009 soll bereits ein Beitrag von 30 bis 50 Mio. EUR erzielt werden.

Auch die Weiterentwicklung des konzernweiten Immobilienmanagements wird 2009 angegangen. Die im vierten Quartal 2008 abgeschlossene Vorstudie hatte für den Standort Frankfurt ab 2011 Potenziale von rund 25 Mio. EUR pro Jahr ausgewiesen. 2009 wird das Projekt auf ganz Deutschland ausgeweitet.

Die Anstrengungen des Lufthansa Konzerns, Treibstoffkosten und Emissionen nachhaltig zu reduzieren, werden derzeit in dem Kooperationsprojekt Fuel Efficiency Leadership von den fliegenden und auch den nichtfliegenden Gesellschaften des Konzerns weiter intensiviert.

Ein weiteres wesentliches Element zur Stärkung der übergreifenden Kooperation ist die gezielte Vernetzung der Mitarbeiter aus allen Upgrade-Projekten. So werden Best-Practice-Erfahrungen zukünftig noch schneller zwischen den Geschäftsfeldern genutzt. Auf die Projekte der einzelnen Geschäftsfelder wird in den jeweiligen Erläuterungen ab S. 72 eingegangen.

4.4 Gewinnverwendung und Abschluss der Deutschen Lufthansa AG

Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14 133	13 522	4,5
Andere Betriebserlöse	311	253	22,9
Umsatzerlöse	14 444	13 775	4,9
Sonstige betriebliche Erträge	1 440	1 596	- 9,8
Betriebliche Aufwendungen	- 16 105	- 14 628	14,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	- 221	743	129,7
Finanzergebnis	618	489	26,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	397	1 232	- 67,8
Steuern	- 121	- 109	- 11,0
Jahresüberschuss	276	1 123	- 75,4
Entnahmen aus Gewinnrücklagen	44	-	-
Einstellungen in Gewinnrücklagen	-	- 551	- 100,0
Bilanzergebnis	320	572	- 44,1
Dividendenvorschlag je Aktie in €	0,70	1,25	- 44,0

Die Dividendenpolitik der Lufthansa orientiert sich am Prinzip der Dividendenkontinuität auf Basis einer stabilen Ausschüttungsquote vom operativen Ergebnis. Voraussetzung hierfür ist die Möglichkeit einer Ausschüttung aus dem Jahresüberschuss des Konzern- und des Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG. Außerordentliche Erträge, die grundsätzlich zu erhöhten Ausschüttungen führen können, haben sich im Berichtsjahr nicht ergeben. Vielmehr ist im aktuellen Umfeld zusätzlich zu der Dividendenpolitik die unsichere Verfügbarkeit von Finanzmitteln angesichts des vor uns liegenden

Investitionsprogramms zu berücksichtigen. Der für die Dividendenausschüttung relevante Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2008 nach HGB einen Überschuss von 276 Mio. EUR aus. Nach einer Auflösung von Gewinnrücklagen von 44 Mio. EUR ergibt sich ein Bilanzgewinn von 320 Mio. EUR. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 24. April 2009 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn in Höhe einer Dividende von 0,70 EUR je Aktie auszuschütten.

Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögensgegenstände	34	35	- 2,9
Flugzeuge	3 551	3 311	7,2
Übrige Sachanlagen	108	90	20,0
Finanzanlagen	10 709	8 846	21,1
Anlagevermögen	14 402	12 282	17,3
Vorräte	23	22	4,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	535	570	- 6,1
Übrige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten	1 544	1 504	2,7
Flüssige Mittel und Wertpapiere	644	2 428	- 73,5
Bilanzsumme	17 148	16 806	2,0
Passiva			
Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage	2 029	2 029	0
Gewinnrücklagen	1 466	1 510	- 2,9
Bilanzgewinn	320	572	- 44,1
Eigenkapital	3 815	4 111	- 7,2
Rückstellungen	9 061	8 562	5,8
Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 071	979	9,4
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	3 201	3 154	1,5
Bilanzsumme	17 148	16 806	2,0

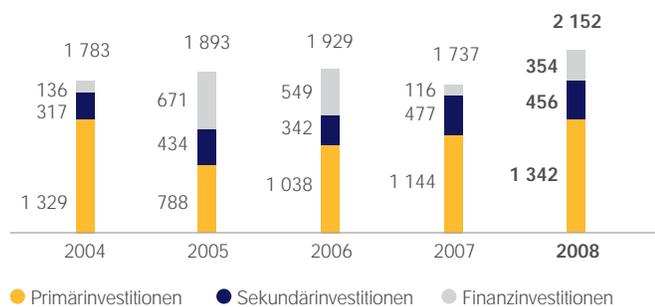
5. Finanz- und Vermögenslage

5.1 Investitionen

Lufthansa hat auch 2008 in den Ausbau ihrer führenden Rolle in der Luftfahrtindustrie investiert. So stieg das Volumen aller Investitionen im Lufthansa Konzern auf 2,2 Mrd. EUR, das sind 23,9 Prozent mehr als im Vorjahr (1,7 Mrd. EUR – vor Abzug der beim Kauf von konsolidierten Gesellschaften erworbenen Bar-mittel). Die darin enthaltenen Primärinvestitionen – das sind Mittel zum Kauf von Flugzeugen und Triebwerken in Höhe von 1,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,1 Mrd. EUR) – entfielen auf An- und Schlusszah-lungen für Flugzeuge sowie Flugzeugüberholungen, -zubehör und Reservetriebwerke.

Für weitere Sachanlagen, wie beispielsweise den Neubau des Schulungszentrums in Seeheim und neue Cateringkapazitäten in Frankfurt, wurden insgesamt 372 Mio. EUR (Vorjahr: 398 Mio. EUR) aufgewendet. In immaterielle Vermögenswerte, wie Lizenzen, Geschäfts- und Firmenwerte, wurden 84 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR) investiert. Die Sekundärinvestitionen beliefen sich insgesamt auf 456 Mrd. EUR (–4,0 Prozent). Für Finanzanlagen wurden insgesamt 354 Mio. EUR (Vorjahr: 116 Mio. EUR) aufge-bracht. Diese Investitionen umfassten neben Kapitalausstattungen von Beteiligungen und sonstigen Ausleihungen vor allem 214 Mio. EUR für den Erwerb der Minderheitsanteile an der JetBlue Airways Corporation im Januar 2008.

Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen in Mio. €



Das größte Investitionsvolumen hatte das Geschäftsfeld Passagier-beförderung mit einem Anstieg um 162 Mio. EUR auf 1,4 Mrd. EUR. Vor allem wurde in neues Fluggerät und Anzahlungen für Flugzeuge investiert. Insgesamt wurden bei der Lufthansa Passage Airline dreizehn neue Verkehrsflugzeuge in Betrieb genommen: fünf Airbus A321, vier Airbus A330 und vier Airbus A340-600. Darüber hinaus wurden zwei bisher im Operating Lease genutzte Flugzeuge erworben. Verkauft wurden drei Flugzeuge: ein Airbus A300-600 sowie zwei Regionalflugzeuge. Bei Germanwings wurden drei Airbus A320 durch fünf Airbus A319 ersetzt. SWISS investierte in drei Airbus A320 und einen Airbus A319 und Lufthansa Private Jet erhielt zwei Cessna Citation.

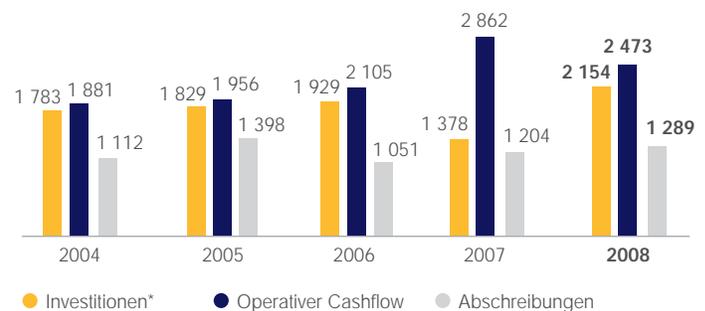
Das Geschäftsfeld Logistik hatte im Vergleich mit 22 Mio. EUR er-neut kaum nennenswerte Investitionen (Vorjahr: 18 Mio. EUR). Sie flossen überwiegend in Luftfrachtcontainer und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Das Geschäftsfeld Technik reduzierte seine Investitionen auf 122 Mio. EUR (–37,1 Prozent). Sie entfielen im Wesentlichen auf den Kauf neuer Maschinen und technischer Anlagen sowie den Bau des neuen Triebwerksüberholungszentrums in Hamburg. Der Rückgang gegenüber Vorjahr resultiert vor allem aus den hohen Investitionen des Jahres 2007 im Zusammenhang mit dem Bau der A380-Technikhalle in Frankfurt.

Die Investitionen im Geschäftsfeld IT Services von 58 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) dienten insbesondere der Sicherung des bestehenden Geschäfts.

Das Geschäftsfeld Catering tätigte im Geschäftsjahr 2008 Investi-tionen in Höhe von 116 Mio. EUR (–24,2 Prozent). Die Mittel flossen im Wesentlichen in die Erweiterung bestehender bzw. die Errich-tung neuer Produktionsstätten. Im Vorjahr waren erhebliche Beträ-ge in den Neubau der Produktion in Frankfurt investiert worden.

Investitionen, Cashflow und Abschreibungen Lufthansa Konzern in Mio. €



* Ausweis der Investitionen ohne anteilige Jahresergebnisse aus der Equity-Bewertung und abzügl. erworbener Kassenbestände im Zusammenhang mit dem Erwerb konsolidierter Unternehmen.

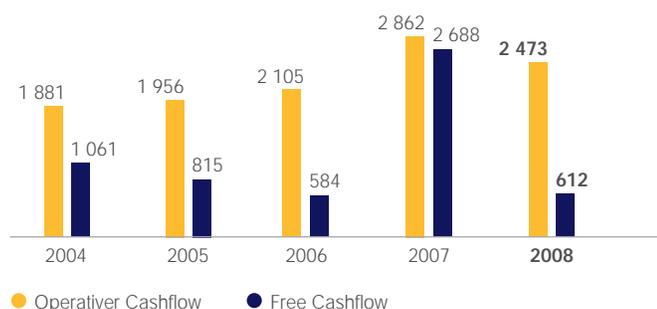
5.2 Cashflow

Der operative Cashflow des Lufthansa Konzerns betrug im Berichts-jahr 2,5 Mrd. EUR und war damit rund 13,6 Prozent (389 Mio. EUR) niedriger als im Vorjahr. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf das verringerte Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sowie auf eine negative Entwicklung des Working Capitals zurückzuführen. Gegenläufig waren im Geschäftsjahr 2008 deutlich geringere Ertragsteuern zu zahlen.

Die Brutto-Investitionen betragen 2,3 Mrd. EUR. Darin sind die oben beschriebenen Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen sowie reparaturfähige Flugzeugersatzteile enthalten. Die Einnahmen

aus Abgängen und Verkäufen (134 Mio. EUR) resultierten vorwiegend aus Abgängen und Verkäufen von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen. Der im Vergleich dazu hohe Vorjahreswert von 1,0 Mrd. EUR war insbesondere auf die Barzahlung in Höhe von 800 Mio. EUR für die Veräußerung der Thomas Cook-Anteile zurückzuführen. Zins- und Dividendeneinnahmen verminderten sich um 18,4 Prozent auf 261 Mio. EUR. Insgesamt betrug die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Netto-Zahlungsmittel 1,9 Mrd. EUR.

Operativer Cashflow und Free Cashflow in Mio. €



Der Free Cashflow resultiert aus dem operativen Cashflow abzüglich der Netto-Investitionen und betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 612 Mio. EUR (Vorjahr: 2,7 Mrd. EUR). Die Innenfinanzierungsquote – der Anteil der aus dem Cashflow finanzierten Investitionen – lag bei 114,8 Prozent (Vorjahr: 207,7 Prozent).

Für die weitere Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland wurden 338 Mio. EUR verwendet. Aufgrund der unsicheren Entwicklung der Finanzmärkte haben wir uns dazu entschlossen, die für die zweite Jahreshälfte 2008 geplante weitere Zuführung zum Pensionsfonds zunächst auszusetzen. Wir behalten jedoch unsere Politik der mittelfristigen, flexiblen Ausfinanzierung unserer Pensionsverpflichtungen bei. Nach dem Verkauf von Wertpapieren in Höhe von 769 Mio. EUR saldiert sich die Position für Erwerb und Veräußerung von Wertpapieren auf 643 Mio. EUR (Vorjahr: 647 Mio. EUR). Die planmäßige Tilgung von Finanzschulden führte zu Ausgaben in Höhe von 279 Mio. EUR. Neue Finanzmittel wurden in Höhe von 363 Mio. EUR aufgenommen, im Wesentlichen über Finanzleasing-Transaktionen (siehe Kapitel „Finanzierung“, S. 64). Die Ausschüttung an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an die Minderheitsgesellschafter anderer Konzernunternehmen betrug 580 Mio. EUR und die laufenden Zinszahlungen 226 Mio. EUR. Für die Finanzierungstätigkeit wurden somit im Berichtsjahr 689 Mio. EUR aufgewendet (Vorjahr: 401 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung wechselkursbedingter

Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Konzern

	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Operativer Cashflow	2 473	2 862	- 13,6
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	- 2 256	- 1 503	- 50,1
Einnahmen aus dem Abgang/Verkäufen von Anlagevermögen	134	1 009	- 86,7
Zinseinnahmen und Dividenden	261	320	- 18,4
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Netto-Zahlungsmittel	- 1 861	- 174	- 969,5
Free Cashflow	612	2 688	- 77,2
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	- 643	- 647	0,6
Kapitalerhöhung	—	0*	—
Aufnahme/Rückführung Finanzschulden	117	120	- 2,5
Dividenden	- 580	- 325	- 78,5
Zinsausgaben	- 226	- 196	- 15,3
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Netto-Zahlungsmittel	- 689	- 401	- 71,8
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	85	- 16	- 631,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	2 079	455	356,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	1 444	2 079	- 30,5

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Höherbewertungen des Zahlungsmittelbestandes von 85 Mio. EUR verringerten sich die Zahlungsmittel in Summe um 635 Mio. EUR auf 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,1 Mrd. EUR). Insgesamt beliefen sich die flüssigen Mittel (inklusive Wertpapieren der Liquiditätsreserve) auf 3,3 Mrd. EUR und lagen damit 9,1 Prozent unter Vorjahr.

5.3 Vermögenslage

5.3.1 Bilanzstruktur und -kennzahlen

Die Konzernbilanzsumme lag zum Ende des Geschäftsjahres 2008 bei 22,4 Mrd. EUR und damit geringfügig über der Bilanzsumme des Vorjahres. Während auf der Aktivseite die langfristigen Vermögenswerte um 899 Mio. EUR auf 15,0 Mrd. EUR zunahmen, sanken die kurzfristigen Vermögenswerte um 811 Mio. EUR auf 7,4 Mrd. EUR.

Innerhalb des langfristigen Vermögens legten die Positionen Flugzeuge und Reservetriebwerke um 384 Mio. EUR auf nunmehr 8,8 Mrd. EUR zu. Die Finanzanlagen stiegen um 171 Mio. EUR auf 1,8 Mrd. EUR. Darüber hinaus wuchs das übrige Sachanlagevermögen um 158 Mio. EUR auf 1,9 Mrd. EUR an. Im kurzfristigen Vermögen reduzierten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die sonstigen Forderungen, unter anderem bedingt durch saisonale Effekte und den sich abschwächenden Geschäftsverlauf, um 433 Mio. EUR. Zudem verminderten sich die positiven Marktwerte aus Finanzinstrumenten (vorwiegend aus Treibstoffpreissicherungen) um 268 Mio. EUR. Die flüssigen Mittel gingen insgesamt um 329 Mio. EUR zurück. Dabei stiegen die kurzfristigen Wertpapiere durch Erwerb von Geldmarktfonds um 306 Mio. EUR, während sich die Bankguthaben und Kassenbestände um 635 Mio. EUR verringerten.

Auf der Passivseite wuchs das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) gegenüber dem Jahresende 2007 nur leicht um rund 19 Mio. EUR und betrug zum Ende des Berichtsjahrs insgesamt 6,9 Mrd. EUR. Die Zunahme resultiert aus

dem Nachsteuerergebnis von 609 Mio. EUR und gegenläufigen Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter im Jahr 2008 in Höhe von 580 Mio. EUR sowie aus sonstigen neutralen Rücklageveränderungen von 10 Mio. EUR.

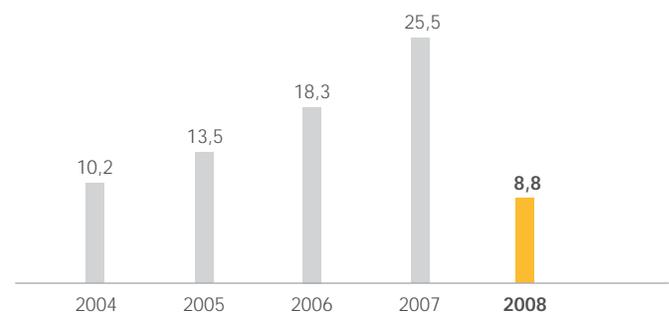
Entwicklung von Ergebnis und Eigenkapital

in Mio. €	2008	2007	2006	2005	2004
Ergebnis*	609	1 760	897	612	408
Eigenkapital*	6 919	6 900	4 903	4 522	4 014

* Inkl. Minderheiten.

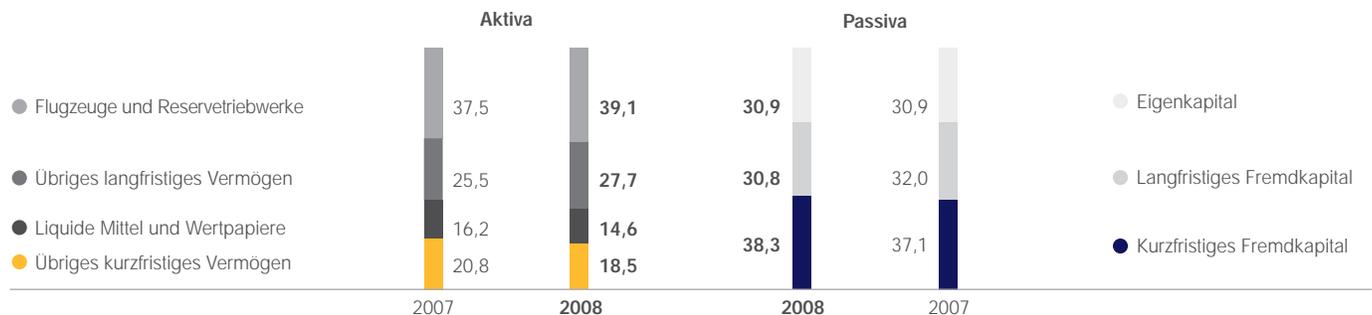
Die Eigenkapitalquote blieb mit 30,9 Prozent konstant. Unser Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 30 Prozent haben wir damit abermals erreicht. Die Eigenkapitalrendite sank infolge des erheblich geringeren Ergebnisses nach Steuern auf 8,8 Prozent (Vorjahr: 25,5 Prozent).

Eigenkapitalrendite in %



Während die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen um 251 Mio. EUR auf 6,9 Mrd. EUR abnahmen, stiegen die kurzfristigen Fremdmittel um 320 Mio. EUR auf 8,6 Mrd. EUR. Der Rückgang der langfristigen Verpflichtungen ist neben der weiteren Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen im Geschäftsjahr 2008 und der damit verbundenen Kürzung der Rückstellungen

Bilanzstruktur in %



und Bilanzsumme vor allem auf die um 253 Mio. EUR verringerten negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente (vorwiegend aus Devisensicherungen) zurückzuführen. Der Zunahme der Finanzschulden von 63 Mio. EUR stehen um 58 Mio. EUR verminderte sonstige Rückstellungen gegenüber.

Der Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen resultiert im Wesentlichen aus um 187 Mio. EUR erhöhten sonstigen Rückstellungen. Den Anstieg ebenfalls beeinflusst haben die Erhöhung der kurzfristig fällig werdenden Finanzschulden (+173 Mio. EUR) sowie die Zunahme der Verbindlichkeiten aus nicht abgeflogenen Flugdokumenten (+147 Mio. EUR). Im Unterschied hierzu reduzierten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten vor allem aufgrund der sich abzeichnenden Verminderung des Geschäftsvolumens um 333 Mio. EUR.

Der Anteil der langfristigen Mittel – bestehend aus Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital – an der Bilanzsumme beträgt nunmehr 61,7 Prozent (Vorjahr: 62,9 Prozent). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel decken die langfristigen Vermögenswerte zu 92,3 Prozent (Vorjahr: 99,8 Prozent).

Eigenkapitalquote und Gearing					
in %	2008	2007	2006	2005	2004
Eigenkapitalquote	30,9	30,9	25,2	23,5	22,2
Gearing	32,9	24,5	75,7	85,8	92,5

Das Gearing, ermittelt aus dem Verhältnis der Nettokreditverschuldung zuzüglich Pensionsrückstellungen zum Eigenkapital, beträgt 32,9 Prozent (Vorjahr: 24,5 Prozent). Es liegt damit weiterhin unterhalb des Zielkorridors von 40 bis 60 Prozent.

Ermittlung Nettokreditverschuldung			
	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	628	593	5,9
Anleihen	610	584	4,5
Übrige langfristige Finanzschulden	2 343	2 168	8,1
	3 581	3 345	7,1
Übrige Bankverbindlichkeiten	58	24	141,7
Konzernkreditverschuldung	3 639	3 369	8,0
Flüssige Mittel	1 444	2 079	- 30,5
Wertpapiere	1 834	1 528	20,0
Langfristige Wertpapiere (Liquiditätsreserve)	486	530	- 8,3
Nettokreditverschuldung	- 125	- 768	83,7

Die Nettokreditverschuldung bildet dabei den Saldo aus den Brutto-Finanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen zuzüglich der jederzeit liquidierbaren langfristigen Wertpapiere ab. Sie liegt derzeit bei -125 Mio. EUR (Vorjahr: -768 Mio. EUR) und ist damit weiterhin negativ, wir sprechen daher von einer Nettoliquidität.

5.3.2 Flotte

Den größten Vermögenswert in der Konzernbilanz bildet die Flugzeugflotte. Sie ist das zentrale Betriebsmittel des Konzerns und steht im Mittelpunkt des Wertschöpfungsprozesses. Die Lufthansa Flotte umfasst Fluggeräte verschiedener Hersteller. Neben Boeing- und Airbus-Maschinen ist der kanadische Hersteller Bombardier durch eine große Anzahl Flugzeuge vertreten, die hauptsächlich im Regionalverkehr fliegen. Seit Februar 2009 werden bei Air Dolomiti zudem Flugzeuge des brasilianischen Herstellers Embraer eingesetzt, insgesamt sind 30 Flugzeuge für den Einsatz innerhalb des Lufthansa Regionalverbunds vorgesehen. Die Ausgestaltung der Flottenstruktur ermöglicht uns den Zugriff auf Modelle mit unterschiedlichsten Sitzplatzkapazitäten und Reichweiten, um die einzelnen Segmente Kurz-, Mittel- und Langstrecke optimal zu bedienen. Im Konzernverbund besteht somit die Flexibilität, das Angebot bedarfsgerecht zu dimensionieren und auf die jeweilige Nachfrage einzelner Märkte reagieren zu können.

Die bedarfsgerechte Erweiterung und Erneuerung der bestehenden Flotte ist ein Schlüssel für den zukünftigen Erfolg im Wettbewerb. Durch Investitionen in moderne Flugzeuge verbessert Lufthansa die Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit der Fluggeräte insbesondere hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs und Lärmemissionen. Die Zahl und Größe der neu zugehenden Flugzeuge richtet sich strikt nach dem zukünftig erwarteten Passagier- und Frachtaufkommen. Während die für 2009 geplanten neuen Maschinen fast ausschließlich Ersatzinvestitionen in die Modernisierung der Flotte darstellen, spiegelt das Bestellprogramm bis 2015 auch das mittelfristig erwartete Nachfragewachstum wider. Doch auch hier können wir den Anteil an Wachstums- und Ersatzinvestitionen flexibel an die tatsächlichen Gegebenheiten anpassen.

Unser zukünftiges Flaggschiff und Rückgrat der Langstreckenflotte für Verbindungen mit hohem Passagiervolumen wird der Airbus A380 werden. Die erste Maschine dieses Typs wird 2010 an Lufthansa ausgeliefert. Gleichzeitig wird durch Bestellung der Boeing 747-8i die bisherige Langstreckenflotte modernisiert. Um den Kapazitätsbedarf bis zur Auslieferung des A380 zu überbrücken, wurden 2008 jeweils vier neue Airbus A330 und A340-600 in Dienst gestellt. Als Teil der im November 2006 initiierten Airbus-Flottenerweiterung wurde im Juli der 15. Airbus A340 an SWISS ausgeliefert. Der Ausbau der Airbus A330-Flotte in 2009 unterstützt das weitere profitable Wachstum der SWISS.

Flottenbestellungen		Auslieferungen
Langstreckenflotte		
15	A380	2010–2015
20	747-8i	2011–2013
3	A340-600	2009
1	A330-300	2009
11	A330-300	2009–2011 (SWISS)
Kurzstreckenflotte		
53	A320-Familie	2009–2012
6	A320-Familie	2009–2010 (Germanwings)
2	A320-Familie	2011–2012 (SWISS)
Regionalflotte		
30	Embraer	2009–2011
15	CRJ900	2009–2010
2	Cessna Citation	2009

Lufthansa verfügt über das größte Streckennetz in Europa. Dieses dient über unser Multi-Hub-System als Zubringernetzwerk für die Interkontinentalstrecken. Der Ausbau und die Modernisierung der Interkontinentalflotte wird dementsprechend durch Investitionen auf der Kurzstrecke begleitet. Nur so kann der hohe Lufthansa Produktstandard für den Kunden während der gesamten Reise gewährleistet werden und die wirtschaftlichen Vorteile der modernen Flotte können voll zum Tragen kommen. Die bestehende Europaflotte wird deshalb Schritt für Schritt mit neuen Airbus-Flugzeugen erneuert. Die erste A321Enhanced der neuen Airbus-Generation wurde im Oktober 2007 an Lufthansa übergeben. 2008 folgten fünf weitere Flugzeuge aus der neuen Generation der A320-Familie. Mittlerweile befinden sich bereits sieben der insgesamt 60 bestellten neuen Maschinen im Dienst.

Ein wesentlicher Vorteil im Wettbewerb ist die Möglichkeit, das Angebot flexibel und zeitnah an die Nachfrage anpassen zu können.

Hersteller/Typ	Bestand								Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.07	Zugänge 2009–2015	Zusätzliche Optionen
	LH	LX	LCAG	CLH	EN	EW	4U							
Airbus A300	13								13			- 1		
Airbus A310	4 ⁵⁾								4					
Airbus A319	24	7					25		56	1	14	5	17	
Airbus A320	36	22							58		10		16	38 ⁴⁾
Airbus A321	33	6							39		4	5	28	
Airbus A330	14	11							25		9	4	12	9
Airbus A340	49	15							64	1	5	7	3	
Airbus A380													15	5
Boeing 737	63								63					
Boeing 747	30								30				20	
Boeing MD11F			19						19					
Canadair Regional Jet	9 ¹⁾			55		10			74		10		15	
ATR					14	11			25	6	12	- 1		
Avro RJ		20		18					38		19			
BAe 146	5 ²⁾					15			20		19			
Embraer		4 ⁵⁾							4		4		30	20
Cessna	2 ³⁾								2			2	2	
Flugzeuge gesamt	282	85	19	73	14	36	25		534	8	106	21	158	72

¹⁾ Vermietet an Eurowings.
²⁾ Vermietet an Air Dolomiti.
³⁾ Vermietet an SWISS.
⁴⁾ A320-Familie, d.h. wahlweise A319, A320, A321.
⁵⁾ Vermietet an konzernexterne Gesellschaft.

Lufthansa hat diese Flexibilität in ihrem Bestellprogramm und der Flottenpolitik berücksichtigt: Die Neubestellungen sind zeitlich gestaffelt und die vorhandenen Flugzeuge sind weitgehend finanziell unbelastet. Dadurch ist es uns möglich, das Wachstum an verschiedene Marktszenarien anzupassen oder zeitweise vollständig auszusetzen. Dies geschieht im Wesentlichen durch die Verschiebung der Ersatz- und Wachstumsanteile unter den Neuzugängen. Falls sich die Nachfrage gemäß den Annahmen entwickelt, werden ältere Teilflotten sukzessive durch jüngere Flugzeuge ersetzt. Sollte sich hingegen die Nachfrage unter die Erwartungen abschwächen, besteht die Möglichkeit, die Kapazitäten zu reduzieren. So können zunächst standardmäßige Wartungsintervalle vorgezogen werden. Bei nachhaltiger Abschwächung der Nachfrage können ältere Flugzeuge vollständig außer Dienst gestellt werden. Da sich die Lufthansa Flotte mehrheitlich im unbeschränkten Eigentum des Konzerns befindet und über einen Zeitraum von zwölf Jahren abgeschrieben wird, können Maschinen kurzfristig stillgelegt werden, ohne dass sich größere finanzielle Belastungen ergeben. Darüber hinaus hat Lufthansa eine Flottenstruktur aufgebaut, die den flexiblen Einsatz der Flugzeuge bei den verschiedenen Fluggesellschaften des Konzerns zulässt. Die einheitlichen Cockpit-Ausstattungen und Lizenzen für die Crews (zum Beispiel innerhalb der A320-Familie) bieten die Option, die Flugzeuge bei mehreren Fluggesellschaften einzusetzen und die Kapazitäten gemäß den Nachfrageentwicklungen der einzelnen Absatzmärkte bestmöglich zu verteilen.

5.4 Finanzierung

5.4.1 Finanzstrategie

Ein starkes Finanzprofil ist für uns wichtige Voraussetzung für die Unternehmensentwicklung und daher wesentlicher Bestandteil in der strategischen Aufstellung. Es sichert Lufthansa gegen konjunkturelle Einflüsse ab und ermöglicht damit die aktive Entwicklung unabhängig vom jeweiligen Marktumfeld. Darüber hinaus ist gerade in Zeiten, in denen die reibungslose Funktion der Finanz- und Kapitalmärkte zumindest unsicher erscheint, ein eigenes starkes Finanzprofil entscheidender Faktor zur Sicherung der Autonomie. Wir profitieren bei unserer Investitionsfinanzierung von diesem Wettbewerbsvorteil, sind uns gleichzeitig aber der Verantwortung gegenüber unseren Kapitalgebern bewusst. Daher fließen die nachfolgenden Aspekte der Finanzstrategie in alle wesentlichen Entscheidungen des Unternehmens ein. Unsere Finanzstrategie zielt darauf ab, die Rentabilität, Liquidität und Stabilität von Lufthansa zu sichern. Hierzu haben wir folgende strategische Eckpfeiler definiert:

- Zugriff auf eine jederzeit verfügbare strategische Mindestliquidität von 2 Mrd. EUR
- Sicherung des Investment Grade-Ratings
- Eine starke Kapitalstruktur
 - Nachhaltige Eigenkapitalquote von 30 Prozent
 - Gearing inklusive Pensionsverbindlichkeiten im Korridor von 40 bis 60 Prozent

- Wahrung der finanziellen und operativen Flexibilität durch einen hohen Anteil unbelasteter Flugzeuge
- Steuerung der Finanzrisiken durch integriertes Risikomanagement mit dem Ziel der Glättung von Preisschwankungen

Auch unsere Dividendenpolitik folgt einer klaren Logik: Die Dividendenzahlungen orientieren sich an der operativen Ertragskraft, ausgedrückt im operativen Gewinn des Konzerns nach IFRS. Dabei müssen der Jahresüberschuss des Konzerns und der Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung ermöglichen. In diesem Rahmen streben wir grundsätzlich Kontinuität in der Ausschüttungsquote an. Aktuell müssen zur Beurteilung der Angemessenheit einer Ausschüttung neben den Eckpfeilern der Dividendenpolitik auch die Liquiditätssituation an den internationalen Finanzmärkten sowie das anstehende Investitionsprogramm zur Flottenerneuerung berücksichtigt werden.

5.4.2 Finanzmanagement

Der Lufthansa Konzern verfügt über ein zentrales Finanzmanagement. In der Konzernzentrale laufen die Zahlungsströme zusammen, hier wird die vorhandene Liquidität angelegt und bei Bedarf werden hier neue Finanzierungsmittel aufgenommen. Durch die konzernweit integrierte Finanz- und Liquiditätsplanung wird sichergestellt, dass das Unternehmen und seine Geschäftsfelder stets über eine ausreichende Liquidität verfügen. Dabei stellt das zentrale Finanzberichtssystem allen zum Lufthansa Konzern gehörenden Gesellschaften Informationen über den tatsächlichen Finanzstatus und über zu erwartende Zahlungsströme in den folgenden 24 Monaten zur Verfügung. Über den konzerninternen Finanzausgleich und ein Cash-Managementsystem wird das Kreditvolumen des Konzerns reduziert und die Finanzanlage der Liquidität des Konzerns optimiert. Das externe Finanzierungsvolumen des Lufthansa Konzerns wird im Wesentlichen durch die Deutsche Lufthansa AG aufgenommen. Nur in Ausnahmefällen, aufgrund von besonderen Notwendigkeiten oder Vorteilhaftigkeiten, schließen Tochtergesellschaften in Abstimmung mit dem zentralen Finanzbereich direkt externe Finanzierungen ab.

5.4.3 Rating

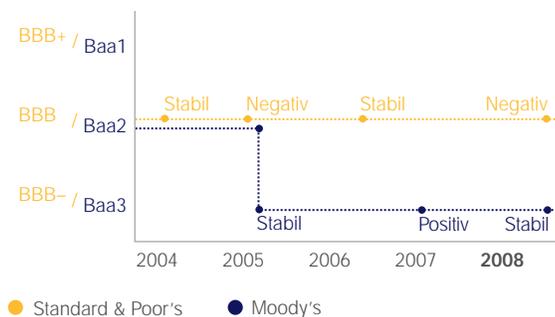
Lufthansa verfügt über Investment Grade-Bewertungen der Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's. Damit ist sie die am besten bewertete europäische Fluggesellschaft.

Moody's beurteilt Lufthansa mit einem Baa3-Kreditrating. Hervorgehoben werden die führende Position von Lufthansa als international operierende Fluggesellschaft, das gut ausgebaute Streckennetz, die starke Stellung an ihren Drehkreuzen, das umfangreiche Produktangebot und die erfolgreiche Akquisition der SWISS. Finanziell profitiert Lufthansa von ihrer kontinuierlichen Cashflow-Generierung und der stabilen Liquiditätsslage. Im Juni 2008 hat Moody's das Rating und den positiven Ausblick der Lufthansa zunächst bestätigt – in einem Marktumfeld, in dem die Ratings vieler anderer Airlines bereits nach unten angepasst wurden. Im Zuge der weiteren

konjunkturellen Verschlechterung und der geplanten Akquisition der Austrian Airlines hat Moody's den Ausblick im Dezember auf „stabil“ herabgesetzt, das Rating wurde dabei erneut bestätigt.

Standard & Poor's bewertet Lufthansa mit BBB. Positiv beurteilt werden die Marktposition der Lufthansa an ihren Drehkreuzen sowie die starke Stellung im Langstreckenverkehr und Premium-Geschäft. Als weitere positive Faktoren werden die Diversifizierung durch die starke Stellung von Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo sowie die gute Liquiditätslage und stabile Cashflow-Generierung des Konzerns genannt. Das Finanzprofil der Lufthansa wird in Bezug auf ihre Rating-Kategorie als überdurchschnittlich angesehen. Das Rating wurde im Dezember 2008 bestätigt, doch reagierte auch Standard & Poor's auf die Verschlechterung des Marktumfeldes und die geplante Übernahme der Austrian Airlines mit einer Senkung des Ausblicks auf nun „negativ“.

Entwicklung von Rating und Ausblick

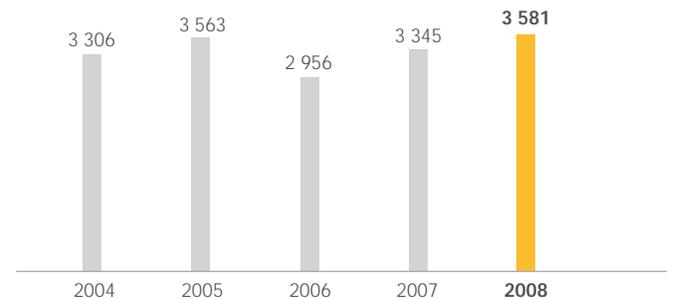


5.4.4 Finanzierung

Durch das Investment Grade Rating steht uns die volle Bandbreite der verschiedenen Finanzierungsinstrumente zur Verfügung. Die geeigneten Finanzierungsformen werden im Rahmen der Eckpfeiler der Finanzstrategie gewählt und dimensioniert. Für uns spielt dabei die Finanzierung von Flugzeugen eine wesentliche Rolle, weil sie in Kombination mit der guten Unternehmensbonität zu sehr vorteilhaften Konditionen führt. Lufthansa ist jedoch auch regelmäßig und erfolgreich mit Transaktionen am Kapitalmarkt vertreten. So schaffen wir uns eine breite Aufstellung der Kapitalgeber und Finanzierungsinstrumente. Dies gilt auch für die Kreditlinien zur kurzfristigen Finanzierung. Eine Vielzahl Banken hat uns bilaterale Kreditlinien mit einer Laufzeit von einem Jahr eingeräumt. Zum Ende des Geschäftsjahres standen freie Kreditlinien in Höhe von 1,8 Mrd. EUR zur Verfügung. Durch die Creditor Relations-Aktivitäten stehen wir im ständigen Austausch mit Fremdkapitalgebern und stärken somit die Investorenbasis.

Wir refinanzieren uns hauptsächlich in unserer Bilanzwährung Euro. 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten sollen variabel verzinst werden. Weitere Informationen hierzu sind im Konzernanhang, Erläuterung 48, S. 183 unter „Preisrisiko“ dargestellt.

Entwicklung der Finanzschulden in Mio. €



Lufthansa verfügt weiterhin über Nettoliquidität (negative Nettokreditverschuldung), die sich jedoch auf 125 Mio. EUR reduzierte (Vorjahr: 768 Mio. EUR). Der Verschuldungsgrad im Konzern beträgt zum Ende des Geschäftsjahres 32,9 Prozent (Vorjahr: 24,5 Prozent). Die aktuelle Finanzierungsstruktur finden Sie im Konzernanhang auf S. 178 unter Erläuterung 40.

5.4.5 Wesentliche Finanzierungsmaßnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahr

Wir haben im Geschäftsjahr 2008 für die Auslieferung neuer Flugzeuge Fremdkapital in Höhe von insgesamt 363 Mio. EUR aufgenommen. Im März, Juli und September wurden Japanese-Operating-Lease-Finanzierungen für insgesamt drei A330-300 und zwei A321-200 sowie darüber hinaus im November eine Swedish-Lease-Finanzierung für eine A340-600 abgeschlossen. Mit diesen Finanzierungstransaktionen erzielten wir trotz schwieriger Finanzmärkte sehr vorteilhafte Konditionen um EURIBOR (all-in).

Auch im Jahr 2008 haben wir die 2004 begonnene Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen fortgesetzt. Insgesamt wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 283 Mio. EUR in den Lufthansa Pension Trust eingezahlt. Nachdem wir im Vorjahr eine zusätzliche Sonderdotierung von 1 Mrd. EUR zur Erhöhung der Flexibilität vorgenommen hatten, wurde angesichts der unsicheren Entwicklungen an den Finanzmärkten im zweiten Halbjahr 2008 zunächst auf eine weitere Tranche verzichtet. Die komplette Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen in einem Treuhandmodell (CTA) soll jedoch weiterhin kontinuierlich erfolgen. Dabei ist es uns möglich, die Höhe und Frequenz der Zahlungen flexibel zu gestalten.

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im abgelaufenen Jahr nicht. Verschiedene Gesellschaften des Lufthansa Konzerns haben jedoch eine Reihe von Miet- oder Operating-Lease-Verträgen abgeschlossen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um das Leasing von Flugzeugen und die Miete von Gebäuden (siehe Konzernanhang, Erläuterung 22, S. 159).

6. Mitarbeiter

Mitarbeiter zum 31.12.		2008	2007	Veränderung in %
Konzernmitarbeiter	Anzahl	107 800	105 261	2,4
- davon Passagierbeförderung	Anzahl	48 599	47 230	2,9
- davon Logistik	Anzahl	4 655	4 607	1,0
- davon Technik	Anzahl	19 804	18 892	4,8
- davon IT Services	Anzahl	3 033	3 102	- 2,2
- davon Catering	Anzahl	30 273	30 101	0,6
- davon Service- und Finanzgesellschaften	Anzahl	1 436	1 329	8,1
Umsatz je Mitarbeiter	Tsd. €	230	222	3,4
Umsatz je Beschäftigungsjahr	Tsd. €	267	254	5,0

Der Lufthansa Konzern ist ein Dienstleistungsunternehmen. Die Qualität der erbrachten Dienstleistungen wird in hohem Maße von unseren Mitarbeitern bestimmt, wodurch ihnen eine besondere Rolle zukommt. Mit ihrem am Kunden und Service orientierten Handeln garantieren sie Wachstum und Erfolg von Lufthansa im Wettbewerb. Der Konzern bietet neben herausfordernden Aufgaben gute Arbeitsbedingungen sowie vielfältige Möglichkeiten der Fortbildung und des beruflichen Aufstiegs. Im Arbeitsmarkt ist Lufthansa ein hoch angesehener und beliebter Arbeitgeber.

Das Jahr 2008 bot personalpolitisch zwei sehr unterschiedliche Herausforderungen: Die Monate von Januar bis August waren zum einen geprägt durch die Anstrengungen, den besten Nachwuchs und hoch qualifiziertes Fachpersonal für Lufthansa zu gewinnen, zum anderen auch durch einige schwierige Tarifauseinandersetzungen. Das restliche Jahr war durch die Folgen der Finanzkrise gekennzeichnet, die für Lufthansa einen weitgehenden Einstellungsstopp und erhöhte Sparbemühungen bedeuteten.

Bei alledem legen wir hohen Wert auf eine partnerschaftliche Beschäftigungspolitik, denn Eskalationen im Arbeitskampf wirken sich in einem Dienstleistungsunternehmen in besonderem Maße negativ auf die Kunden und auch die eigene Ertragsentwicklung aus. Dies haben die Streikereignisse im Sommer 2008 bestätigt. Zu diesem partnerschaftlichen Umgang gehört erstens eine stabile Tarifpartnerschaft und zweitens eine Personalführung, die die Interessen der Beschäftigten achtet und bei Belastungen auf den Vorrang sozialverträglicher Lösungen ausgerichtet ist. Dazu trägt u.a. auch die Vereinbarung möglichst flexibler Arbeitszeitmodelle bei, mit denen wir in Krisenzeiten auf sich verschlechternde Rahmenbedingungen schnell und wirksam reagieren können.

6.1 Tariflandschaft und -entwicklung

Im volatilen und durch intensiven Wettbewerb gekennzeichneten Luftverkehrsmarkt soll die Ausgestaltung der tarifpolitischen Rahmenbedingungen auch eine stabile Grundlage zur Planung der Personal- und Kostenentwicklung schaffen. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Profitabilität des Gesamtkonzerns. Die Tarifsituation wird bei diesen Bemühungen durch die Tatsache erschwert, dass im Lufthansa Konzern mehrere Gewerkschaften, darunter auch so genannte Sparten-Gewerkschaften, vertreten sind und verschiedene „Verhandlungslinien“ mit den entsprechenden Interessengruppen existieren (Boden, Kabine, Cockpit).

Der Trend zum Individualismus und eine wachsende kritische Einstellung zu großen Einheitsgewerkschaften haben das Phänomen der Sparten-Gewerkschaften in Deutschland nachhaltig gefördert. Eine immer arbeitsteiligere und stark an „Just-in-time-Produktion“ orientierte Wirtschaft ist jedoch auch viel anfälliger für Störungen durch einzelne Gruppen, die zudem einen großen Schaden verursachen können. Dies gilt in besonderem Maße für Dienstleistungsunternehmen, deren „Produktion“ nicht nachgeholt werden kann. Aus diesem Grund tragen die Tarifpartner hier eine besondere Verantwortung.

Lufthansa strebt vor diesem Hintergrund an, mit den Sozialpartnern ein Einvernehmen über den künftigen Umgang miteinander und über neue „Spielregeln“ im Konfliktfall zu diskutieren. Der hierzu begonnene Dialog soll fortgesetzt werden. Ziel ist, zu verhindern, dass der Tariffriede und die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie durch eine Zersplitterung bzw. fehlende Koordination der Interessengruppen und den Einsatz asymmetrischer Arbeitskämpfungsmittel nachhaltig gefährdet werden.

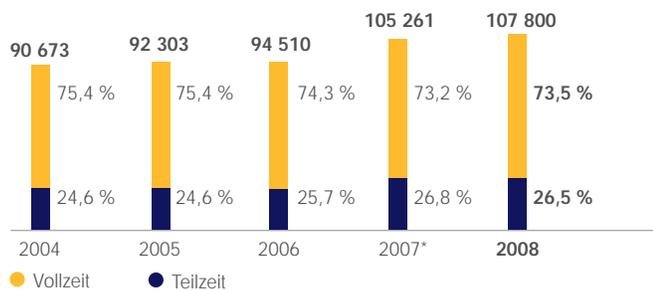
Die Tarifrunden 2008 standen im Zeichen einer ausgeprägten Erwartungshaltung seitens der Gewerkschaften und der Mitarbeiterschaft, was letztlich zu mehreren Warnstreikaktionen und vom 28. Juli bis 1. August 2008 zu einem fünftägigen Vollstreik des Bodenpersonals führte. Dessen Auswirkungen auf unsere Kunden konnten allerdings durch eine Vielzahl von Maßnahmen begrenzt werden. Am Ende haben die Tarifpartner Vereinbarungen erzielt, die für beide Seiten tragfähige Kompromisse darstellen. Im Einzelnen wurden folgende Vereinbarungen abgeschlossen:

- Im Januar 2008 wurde ein Tarifabschluss für die rund 4.400 Cockpit-Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und Lufthansa Cargo erzielt. Die Vergütung stieg zum 1. Oktober 2007 um 2,5 Prozent und zum 1. Januar 2008 um weitere 3 Prozent. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 18 Monaten und endet am 31. März 2009. Dies entspricht annualisiert einer Vergütungssteigerung von 3,9 Prozent. Neben einer Einmalzahlung wurde das bereits bestehende System der variablen, ergebnisabhängigen Vergütung an die verbesserte Ertragssituation des Konzerns in 2007 angepasst.

- Für die Cockpit-Besatzungen von Germanwings wurde im Juli 2008 ebenfalls ein neuer Tarifvertrag geschlossen: Rückwirkend zum 1. Januar 2008 stiegen die Gehälter um 2,5 Prozent und zum 1. April 2008 um weitere 3,0 Prozent. Die Laufzeit beträgt 18 Monate bis zum 30. Juni 2009. Der Vertrag orientiert sich am Cockpit-Abschluss der Lufthansa Passage Airline und von Lufthansa Cargo. In Einzelheiten wurde jedoch die besondere wirtschaftliche Situation bei Germanwings berücksichtigt.
- Auch für die 34.000 am Boden beschäftigten Mitarbeiter haben die Tarifpartner eine höhere Vergütung vereinbart: Die Gehälter stiegen ab dem 1. Juli 2008 um 5,1 Prozent. Ab dem 1. Juli 2009 werden sie um weitere 2,3 Prozent angehoben. Daneben erhielten die Mitarbeiter eine ergebnisabhängige Einmalzahlung von bis zu 2,4 Prozent einer Jahresgrundvergütung. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 21 Monaten bis zum 28. Februar 2010. Umgerechnet auf Basis von je zwölf Monaten erhöht sich die individuelle Vergütung der Mitarbeiter damit um 4,2 Prozent.

6.2 Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

Anzahl der Beschäftigten in Voll- und Teilzeit

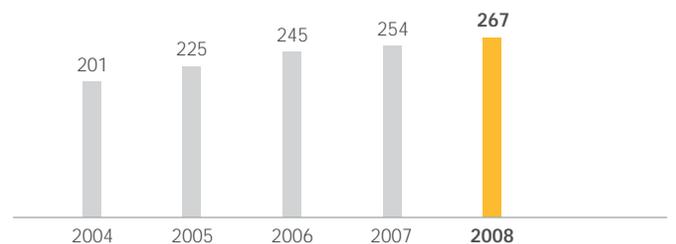


* Erstmalige Vollkonsolidierung der SWISS.

Der Lufthansa Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2008 107.800 Mitarbeiter, davon waren 43,5 Prozent weiblich. Bei den Führungskräften waren 14,6 Prozent Frauen. Insgesamt lag der Anteil der Arbeitsplätze in Deutschland bei rund 60 Prozent. Aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise kam es in der zweiten Jahreshälfte zu einem weitgehenden Einstellungsstopp. In dessen Folge sowie aufgrund einer üblichen Fluktuation von 6,8 Prozent reduzierte sich die Zahl der Beschäftigten bis zum Ende des Berichtsjahres gegenüber den Höchstständen im ersten Halbjahr 2008 geringfügig. Gegenüber 2007 stieg die Mitarbeiterzahl damit dennoch um 2.539. Von den Mitarbeitern in Deutschland weisen 3,4 Prozent eine Behinderung auf. Lufthansa kommt ihrer sozialen Verantwortung nach und führt eine Reihe von Maßnahmen durch, die alle Mitarbeiter noch besser integrieren helfen. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Kapitel „Nachhaltigkeit“ (Kapitel 7, S. 69) oder in unserem Nachhaltigkeitsbericht „Balance“.

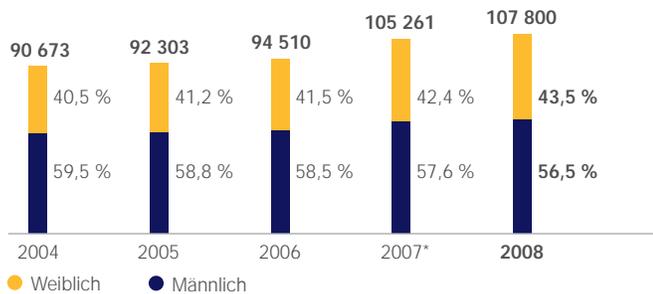
Wir haben in den zurückliegenden Jahren vielfältige Anstrengungen unternommen, um die Flexibilität bei den Personalkapazitäten zu erhöhen. Wichtige Instrumente sind einerseits „atmende Systeme“ bei der Arbeitszeit und ein vielfältiges Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen. Andererseits ermöglichen Abreden mit den Tarifpartnern, dass beispielsweise in den Bodenbereichen unter bestimmten Voraussetzungen die Arbeitszeit verringert werden kann. So wurde etwa bei Lufthansa Technik ein betriebliches „Langzeitkonto“ eingeführt. Überstunden und Feiertagsstunden müssen demnach mit Ablauf des Ausgleichszeitraums nicht mehr zwingend ausbezahlt werden, sondern können in das Langzeitkonto als Zeitguthaben für spätere Freistellungen übertragen werden. Daneben können zusätzliche Stunden aus Arbeitszeitkorridoren dem Mitarbeiter wahlweise ausgezahlt oder im Langzeitkonto gutgeschrieben werden. Bei der Lufthansa Passage Airline und den Konzernfunktionen haben wir die Arbeitszeit flexibler gestaltet, indem wir die Vertrauensarbeitszeit für tariflich beschäftigte Mitarbeiter ausgeweitet haben. Darüber hinaus wurde am Standort Frankfurt ein neues Gleitzeitmodell mit wesentlich erhöhtem Flexibilitätsspielraum eingeführt. Alle diese flexibilisierenden Maßnahmen sollen Lufthansa in die Lage versetzen, auch bei konjunkturellen Herausforderungen die erforderliche Anpassung der Personalkapazitäten mit möglichst sozialverträglichen Maßnahmen vornehmen zu können. Unsere bedarfsorientierte Mitarbeiterentwicklung und die erreichten Effizienzsteigerungen drücken sich auch in einem Anstieg des Umsatzes pro Beschäftigungsjahr aus.

Umsatz je Beschäftigungsjahr Lufthansa Konzern in Tsd. €



Trotz des Einstellungsstopps hat Lufthansa ihren ausgezeichneten Ruf als Arbeitgeber bewahrt. Dies zeigt auch das Abschneiden in den unterschiedlichen Rankings. So steht Lufthansa bei den Wirtschaftswissenschaftlern hoch im Kurs. Im Ranking der beliebtesten Arbeitgeber des Magazins Wirtschaftswoche belegte Lufthansa den zweiten Platz. Auch Lufthansa Technik und Lufthansa Systems konnten bei den befragten Gruppen der Ingenieure bzw. Informatiker Spitzenplätze für sich verzeichnen. Ähnlich positiv fiel auch das Ranking im Manager Magazin für den Lufthansa Konzern aus. Auch die Bewerberzahlen, die 2008 erstmals bei mehr als 100.000 lagen, unterstreichen das hohe Ansehen.

Anzahl der Beschäftigten Aufteilung nach Geschlecht



* Erstmalige Vollkonsolidierung der SWISS.

Zusammen mit einer gut gefüllten Datenbank mit externen Bewerbern ist Lufthansa in der Lage, bei Bedarf wieder schnell auf ein hoch qualifiziertes Mitarbeiterpotenzial zugreifen zu können.

6.3 Internationalisierung

Lufthansa ist traditionell ein international ausgerichtetes Unternehmen. Insgesamt arbeiten im Lufthansa Konzern Mitarbeiter aus 155 Nationen und bieten besten Service für unsere internationalen Kunden. Beispielsweise unterstützen 764 regionale Flugbegleiter die kundenorientierte Ausrichtung der Services. Lufthansa gestaltet dabei im Ausland aktiv eine sich an den Länderspezifika orientierende Tarif- und Sozialpolitik.

Die Veränderungen in der Luftverkehrsbranche und besonders die Aufnahme weiterer Fluggesellschaften in den Lufthansa Verbund verstärken die internationale Ausrichtung von Lufthansa, die sich auch im Personalmanagement widerspiegelt. Handlungsfelder sind dabei einerseits der partnerschaftliche Umgang mit neuen Unternehmen. Neue Unternehmenskulturen, wie etwa die der SWISS, werden dabei geachtet und in ihrer Identität gefördert. Parallel investiert Lufthansa aber auch in die Fähigkeiten der Belegschaft und des Managements für den bestmöglichen Erfolg in einer noch internationaler gewordenen Branche. Das geschieht durch die Förderung des Sprach- und Kulturverständnisses für alle Beschäftigten.

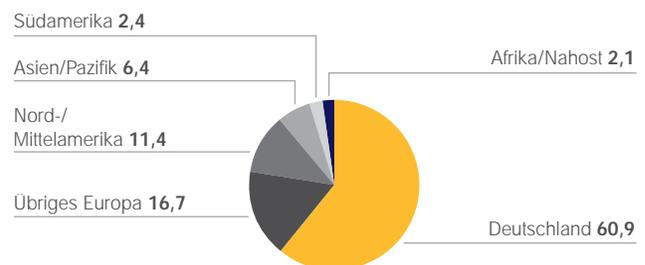
Hinzu kommen weitere Maßnahmen zur Bewältigung der internationalen Herausforderungen:

- Die interne Potenzial-Datenbank „Spectrum“ erfasst die Führungs- und Nachwuchskräfte in allen Gesellschaften. Über geschäftsfeldübergreifende globale Prozesse kann das Führungskräftepotenzial weltweit dargestellt und bewertet werden. So ist es möglich, Engpässe zu identifizieren und die Besetzung freier Führungsstellen im nationalen und internationalen Umfeld gezielt zu optimieren.

- Im Führungskräfte-Nachwuchsprogramm „ProTeam“ sind derzeit 21 Prozent der Stellen mit Talenten aus dem Ausland besetzt.
- Alle Managementprogramme wurden internationalisiert, das heißt, durch internationale Professoren, ein internationales Teilnehmerfeld und die Durchführung von Programmmodulen im Ausland ergänzt.
- Bei der Lufthansa Passage Airline und den Konzernfunktionen wurden 2008 so genannte „in motion“-Positionen geschaffen. Das sind befristete Einsatzmöglichkeiten im Ausland auf Positionen, für die Engpässe bestehen – Engpässe, die für die Internationalisierung des Konzerns kritisch sind.

Der Wandel im Unternehmen lässt sich auch an zwei weiteren Zahlen ablesen: Während noch vor wenigen Jahren in den meisten Bereichen neun von zehn Mitarbeitern ohne länderspezifische interkulturelle Vorbereitung in den Auslandseinsatz gingen, nutzten 2008 schon 85 Prozent aller Mitarbeiter und Führungskräfte vor ihrer Entsendung das auf die neue Aufgabe zugeschnittene interkulturelle Seminarangebot. Lufthansa ist auf die Herausforderungen der Internationalisierung gut vorbereitet.

Mitarbeiter nach Regionen in %



6.4 Aus- und Weiterbildung

Gerade in Krisenzeiten muss Lufthansa durch Qualität und Engagement der Mitarbeiter überzeugen. Deshalb legen wir großen Wert auf professionelle Aus- und Weiterbildung. Im Jahr 2008 hat Lufthansa deutschlandweit 330 neue Auszubildende aufgenommen. Dabei ist ein starker Trend zu mehr Qualifikation zu beobachten. Die Zahl der Lehrlinge, die eine klassische duale Ausbildung in Betrieb und Berufsschule absolvieren, geht stetig zurück. Die Zahl der Berufsanfänger, die die betriebliche Ausbildung mit einem Studium kombinieren, wächst hingegen weiter an. Auch für den Nachwuchs im Cockpit wurde kontinuierlich gesorgt. So haben im letzten Jahr an unseren konzerneigenen Pilotenschulen 262 Nachwuchskräfte ihre Ausbildung abgeschlossen.

In der betrieblichen Weiterbildung stieg das Veranstaltungsangebot ebenfalls weiter an. Unser besonderes Augenmerk liegt dabei auf einem perfekten Service an Bord. Diesem Zweck dient zum Beispiel die Zusatzausbildung zum qualifizierten First Class-Flugbegleiter. Im Februar 2009 verfügten insgesamt 2.079 Mitarbeiter über eine

First-Class Qualifizierung. Dies trägt wesentlich dazu bei, die Qualität der First Class weiter anzuheben. Darüber hinaus stehen den Kabinenmitarbeitern 20 verschiedene Kurse zur Vertiefung der First Class-spezifischen Kenntnisse zur Verfügung.

Nach rund zweijähriger Bauzeit eröffnen wir Anfang 2009 das Lufthansa Training & Conference Center Seeheim mit erweitertem Konzept und moderner Architektur. Damit schaffen wir wieder einen festen Platz, um konzentriertes Lernen, Begegnung, Vernetzung und Austausch unserer Mitarbeiter zu ermöglichen. Hierfür steht im Lufthansa Konzern seit vielen Jahren der Ort Seeheim im Naturpark Bergstraße-Odenwald. Wir haben uns 2006 dafür entschieden, das alte Trainingszentrum nach mehr als 30 Jahren nicht nur zu modernisieren, sondern stattdessen rund 100 Mio. EUR in ein modernes Bildungszentrum nach den neuesten Standards zu investieren. Das Lufthansa Training & Conference Center Seeheim ist Trainingseinrichtung, Kongress- und Tagungshotel zugleich. Es verfügt über 483 Zimmer verschiedener Kategorien und rund 80 Veranstaltungsräume in unterschiedlichen Größen mit moderner Medientechnik. Auch die Programme der Lufthansa School of Business – 1998 als erste Corporate University in Deutschland gegründet und zentraler Veranstalter für alle konzernweiten Trainings- und Dialogplattformen für Führungskräfte und Mitarbeiter – werden wieder in Seeheim ihre Heimat haben. Als neuer Bereich wird im zweiten Quartal 2009 in einem separaten Gebäudeteil des Training & Conference Centers die Lufthansa Brand Academy eröffnet. Dort sollen die Teilnehmer die Marke Lufthansa mit allen Sinnen erleben und so zu Markenbotschaftern werden. Zielgruppen der Markenakademie sind insbesondere die Führungskräfte und die Servicemitarbeiter an Bord und am Boden.

7. Nachhaltigkeit

Lufthansa und ihre Geschäftsfelder bekennen sich zum Leitbild der Nachhaltigkeit. Im Vordergrund stehen dabei vier Handlungsfelder: die vielfältigen Bemühungen um einen verbesserten Klima- und Umweltschutz, die Zufriedenheit der Mitarbeiter, die Fort- und Weiterbildung auf allen Ebenen des Konzerns und schließlich das nachhaltige Wirtschaften, um den Unternehmenswert langfristig zu steigern. Auf allen Gebieten wurden 2008 wichtige Fortschritte erzielt. Die konsequenten Bemühungen um nachhaltiges Wirtschaften im gesamten Lufthansa Konzern spiegeln sich in der erneuten Aufnahme in den Dow Jones Sustainability Index wider. Im Jahr 2008 wurde Lufthansa zudem mit der Gold Class als Sustainability Leader 2008/2009 ausgezeichnet.

Die übergreifende Verantwortung für nachhaltiges Handeln im Konzern trägt der Lufthansa Vorstand. Auf der oberen Managementebene ist das interdisziplinäre und bereichsübergreifende Nachhaltigkeits-Board verankert. Das Gremium, bestehend aus den Leitern der Konzernabteilungen Politik, Umweltkonzepte, Personalpolitik, Kommunikation und Investor Relations, nimmt vor

allem koordinierende und beratende Aufgaben wahr. Seine Mitglieder berichten direkt an den Konzernvorstand.



7.1 Klima- und Umweltschutz

Umweltvorsorge bleibt auch künftig eines unserer wesentlichen Unternehmensziele. Wir wollen umweltgerechtes Handeln im alltäglichen Geschäft selbstverständlich machen und es als eines der Entscheidungskriterien stärker integrieren. In diesem Zusammenhang verfolgen wir unser Ziel, den CO₂-Ausstoß pro geflogenen Passagierkilometer bis zum Jahr 2020 um 25 Prozent im Vergleich zu 2006 (110,5 g/pkm) zu reduzieren. Dies bedeutet, dass wir einen CO₂-Ausstoß von lediglich noch ca. 84 g pro geflogenen Passagierkilometer anstreben. Und dies ist nur eines der Ziele, die wir uns in dem 2008 verabschiedeten „Strategischen Umweltprogramm“ festgeschrieben haben. Es umfasst 15 Leitsätze, anhand derer Lufthansa bis zum Jahr 2020 weitere entscheidende Fortschritte in der Umwelteffizienz erreichen möchte. Hand in Hand mit dieser Zielsetzung geht auch die Beobachtung und Optimierung des Treibstoffverbrauchs, gemessen in Litern pro geflogene 100 Passagierkilometer. Für das Geschäftsjahr 2008 wurde aufgrund des Rückgangs des Sitzladefaktors im Geschäftsjahr 2008 ein Wert von 4,34 l/100 pkm erreicht, 0,02 l/100 pkm oder 0,5 Prozent mehr als im Vorjahr (4,32 l/100 pkm).

Mit dem „Cargo Climate Care Award“ wurde bei Lufthansa Cargo ein Innovationspreis eingeführt, mit dem Mitarbeiter, aber auch Kunden, Studenten und Nachwuchsforscher prämiert werden, die innovative Ansätze zur Verbesserung der Umweltbilanz im Frachtflugverkehr entwickelt haben. Darüber hinaus konnte Lufthansa Cargo 2008 die Zertifizierung des Umweltmanagementsystems am Standort Frankfurt nach ISO 14001 erreichen. Auch LSG Sky Chefs hat mit dem Aufbau eines solchen Systems begonnen. Das Lufthansa Aviation Center in Frankfurt wurde wegen der hohen Energieeffizienz und der nachhaltigen Bewirtschaftung von der Europäischen Kommission im Januar 2009 als „Green Building“ ausgezeichnet.

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt Lufthansa keine eigene klassische Forschung und Entwicklung. Der Lufthansa Konzern ist aber aktiv an einer Reihe wissenschaftlicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte, wie dem Forschungsprojekt „Leiser Verkehr“ oder der EuroNature Foundation, beteiligt. Dabei liegen die Schwerpunkte insbesondere in der Klima- und Lärmforschung, zusätzlich wird im Bereich Höhenstrahlung geforscht. Diese zielgerichteten und oft sehr aufwendigen Maßnahmen helfen in ihrer Gesamtheit, die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt objektiv beurteilen zu können. Die gewonnenen Erkenntnisse ermöglichen es uns, weitere Potenziale zur Minimierung der Umweltbelastungen zu erschließen. Ferner bilden sie die Grundlage für eine effektive Umweltvorsorge des Lufthansa Konzerns.

Darüber hinaus unterstützt Lufthansa unter anderem mit Hilfe von Flottenmodernisierungen die Ziele des Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE), bis zum Jahr 2020 eine Reduzierung des Stickoxidausstoßes um 80 Prozent und der Lärmemissionen um 50 Prozent zu erreichen.

Um einen nachhaltigen Klimaschutz im Luftverkehr zum Erfolg zu führen, verfolgt Lufthansa eine auf vier Säulen basierende Strategie:

7.1.1 Technische Innovationen und Flottenmodernisierung

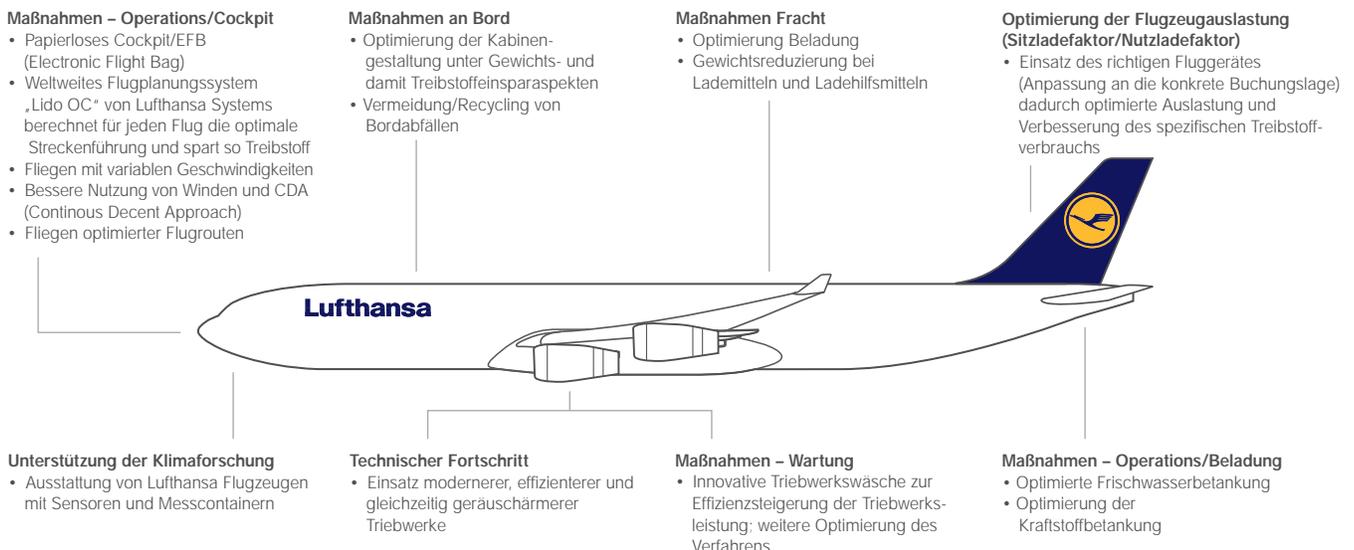
2009 werden im Lufthansa Konzern mehr als 50 Flugzeuge mit effizienterem Treibstoffverbrauch altes Fluggerät ersetzen. So soll das durchschnittliche Flottenalter von momentan 11,3 Jahren bis zum Jahr 2011 um 7 Prozent reduziert werden. Ziel dieser Verjüngung ist es, eine ausgewogene Flottenstruktur mit modernstem Fluggerät zu garantieren und einen späteren Investitionsstau zu verhindern. Neben wirtschaftlichen Vorteilen bieten diese neuen Flugzeuge Umweltvorteile, da sie einen geringeren Treibstoffverbrauch aufweisen und weniger Emissionen und Lärm verursachen. So haben

beispielsweise die neuen Langstreckenflugzeuge Boeing 747-8i und Airbus A380 einen um etwa 13 Prozent verringerten Treibstoffverbrauch im Vergleich zu den bislang von Lufthansa eingesetzten Langstreckenflugzeugen Boeing 747-400, Airbus A340-300, A340-600 oder A330-300. Darüber hinaus verringert sich durch moderne Aerodynamik und neueste Triebwerkstechnologie der Lärmteppich einer neuen Boeing 747-8i im Vergleich zur Boeing 747-400 beispielsweise beim Start um rund 30 Prozent.

7.1.2 Optimierung der Infrastruktur in der Luft und an Flughäfen

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt ist eines der wesentlichen Projekte, die dabei helfen können, den Luftverkehr in Deutschland effizienter und damit umweltschonender zu gestalten. So hat die Flotte der Lufthansa Passage Airline im Jahr 2006 allein in Frankfurt bedingt durch Warteschleifen und Anflugsverzögerungen hochgerechnet mehr als 150.000 Liter Kerosin täglich unnötig verbraucht. Ein Ausbau des Flughafens würde zum Ziel von Lufthansa beisteuern, den Mehrverbrauch zu reduzieren. Dabei muss auf bedarfsgerechtes Vorgehen im Interesse aller Stakeholder, beispielsweise bei der Regelung von Nachtflügen, geachtet werden, um etwaige Benachteiligungen zu vermeiden. Neben diesen Maßnahmen müssen dringend die in Europa aufgesplitterten Flugaufsichtsbehörden reformiert werden, hin zu einer zentral steuernden Flugsicherung, dem so genannten Single European Sky. Ein solches einheitliches europäisches System würde gemäß der Studie „IPCC Special Report: Aviation and the Global Atmosphere“ des International Panel on Climate Change die Fluggesellschaften in ihrem Bestreben unterstützen, durch besser abgestimmte und damit kürzere Flugwege den CO₂-Ausstoß um bis zu 12 Prozent zu reduzieren. Um dies zu erreichen und so den Luftverkehr in Deutschland und Europa umweltschonender zu gestalten, befindet sich Lufthansa in stetigem Austausch mit politischen Gruppen und Entscheidungsträgern, nicht zuletzt im Rahmen der „Initiative für Luftverkehr in Deutschland“.

Ressourcenmanagement durch Optimierung operativer Abläufe



7.1.3 Optimierung der operativen Abläufe

Auch im Flugbetrieb können durch eine Verbesserung der Abläufe Treibstoff gespart und damit Emissionen reduziert werden. Die Grafik auf S. 70 zeigt die vielfältigen durchgeführten oder geplanten Maßnahmen, anhand derer die Prozesse im Flugbetrieb optimiert werden können.

7.1.4 Ökonomische Anreizsysteme

Wenn ein ökonomisches Instrument geeignet ist, Treibhausgas-Emissionen wirksam zu steuern, nehmen wir es offen auf und unterstützen es. So haben wir auch der Einführung von NO_x-abhängigen Flughafenentgelten in einer dreijährigen Pilotphase ab dem 1. Januar 2008 in Frankfurt und München zugestimmt. Lufthansa befürwortet die Entwicklung eines auf den Flugverkehr erweiterten internationalen Emissionshandelssystems, soweit dies wettbewerbsneutral geschieht. Dies ist wichtig, da fairer Wettbewerb die beste Methode ist, um Effizienz im Ressourcenverbrauch zu garantieren. Deswegen müssen Wege gefunden werden, ein Emissionshandelssystem neutral und fair zu gestalten, was insbesondere die Einbeziehung aller relevanten Wettbewerber in ein global wirksames Handelssystem einschließt. Lufthansa erarbeitet aktuell eine Sicherungsstrategie für das Preisänderungsrisiko von Emissionszertifikaten.

7.2 Mitarbeiterzufriedenheit, Fort- und Weiterbildung

Auf die Bedeutung zufriedener und motivierter Mitarbeiter für Lufthansa als Dienstleistungsunternehmen und die Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen wurde bereits im Kapitel „Mitarbeiter“ (S. 66) näher eingegangen. Neben einer qualifizierten Ausbildung legen wir auch Wert auf einen regelmäßigen Dialog zwischen Mitarbeitern und Unternehmensleitung. Um das Innovationspotenzial aller Mitarbeiter gewinnbringend nutzen zu können, betreibt Lufthansa mit Hilfe einer eigens dafür zuständigen Abteilung das Ideenmanagementsystem „Impulse“. Im Sommer 2008 wurde zum sechsten Mal eine umfassende Mitarbeiterbefragung (EFM, Employee Feedback Management) durchgeführt. Die Ergebnisse der Befragung zeigen: Lufthansa Mitarbeiter sind ihrem Unternehmen stark verbunden. In allen Bereichen haben sich die Werte im Vergleich zu der letzten Befragung in 2004 verbessert. Besonders positiv beurteilten die Mitarbeiter die Position der Lufthansa gegenüber ihren Wettbewerbern für die nächsten Jahre. Gleichzeitig lassen sich auch Verbesserungspotenziale erkennen. So machte die Befragung den Wunsch nach einer verbesserten Fehler- und Lernkultur deutlich. Das Lufthansa Management und die zuständigen Fachabteilungen nehmen das Ergebnis des EFM sehr ernst und werden alle Anstrengungen unternehmen, die Mitarbeiterzufriedenheit weiter zu steigern und damit die hohe Loyalität der Mitarbeiter zu festigen. Denn sie ist ein wichtiger Grund für die exzellente und ausgesprochen wichtige Treue unserer Kunden, die es zu bewahren gilt. Das neu gebaute Lufthansa Training & Conference Center Seeheim wird dabei als ein Ort des Austauschs und Lernens für alle Lufthansa-Mitarbeiter dieses Bestrebens unterstützen.

7.3 Nachhaltiges Wirtschaften

Bei allen Aktivitäten stehen das nachhaltige Wirtschaften und die langfristige Steigerung des Unternehmenswertes im Vordergrund, um den Interessen aller Stakeholder zu dienen. Auf die wertorientierte Steuerung und ihre Bemessungsgröße CVA wird im Kapitel 1.4 ab S. 41 näher eingegangen. Ein ausgewogenes Risikomanagement (siehe Kapitel „Risikobericht“, S. 114) leistet dazu ebenfalls einen elementaren Beitrag. Es trägt zur Sicherheit des Unternehmens bei, indem große, nur schwer beherrschbare Preisschwankungen reduziert werden, wie zum Beispiel durch den Abschluss von Preissicherungsgeschäften für Währung und Treibstoff. Bei diesen Transaktionen ist es nicht unsere Absicht, kurzfristige Gewinnchancen zu suchen. Vielmehr gilt es, durch vorausschauendes und genaues Beobachten der Märkte zu garantieren, dass keine Entwicklungen übersehen werden, die sich in hohen ungeplanten finanziellen Belastungen für Lufthansa niederschlagen könnten.

In gleicher Weise erfolgt auch die Beteiligung an der Konsolidierung im Luftverkehr: Ein übereiltes Vorgehen wird es bei uns nicht geben, da uns die nachhaltige Wertschaffung im Sinne aller Stakeholder in diesem bewegten Umfeld leitet. Ziel einer möglichen Akquisition ist weder, einen kurzfristigen Profit zu generieren, noch andere Wettbewerber zu schwächen. Einziger Gradmesser ist die Profitabilität und Entwicklungsperspektive des neuen Partners und des Konzerns. Dafür wird die Geschäftsentwicklung potenzieller Kandidaten sorgsam abgewogen. Grundvoraussetzungen für ein positives Votum sind: Es muss sich mittelfristig eine rentable Perspektive auf Standalone-Basis abzeichnen und die Bonität des Lufthansa Konzerns darf durch die mögliche Akquisition nicht nachhaltig belastet werden. Außerdem muss die Gesellschaft in die Multi-Hub-Strategie von Lufthansa sowie strategisch und kulturell zu Lufthansa passen. Die Übernahme der SWISS ist ein Beispiel für die erfolgreiche Integration einer Fluggesellschaft in den Lufthansa Konzern. Weitere Integrationen von Brussels Airlines und Austrian Airlines sollen folgen.

Für nachhaltiges Wirtschaften ist es ebenfalls wichtig, im fairen Wettbewerb zu stehen. Alle Mitarbeiter sind daher verpflichtet, sowohl geltendes Recht als auch interne Lufthansa Normen und Richtlinien einzuhalten. Dazu wurden Compliance-Richtlinien zu den Bereichen Wettbewerb, Kapitalmarkt, Unternehmen und Integrität erlassen und ein Compliance-System implementiert, das auf präventive Art entsprechende Risiken begrenzt. Die Wirksamkeit des Systems wird durch ein im Jahr 2007 eingerichtetes Compliance Office und ein Ombudssystem gewährleistet. Beide haben sich 2008 bewährt.

Nachhaltigkeit im Sinne von Traditionspflege wird insbesondere von der Deutschen Lufthansa Berlin Stiftung vorangetrieben. Zurzeit wird unter anderem daran gearbeitet, ein Lockheed Flugzeug des legendären Typs L1649 „Super Star“ wieder flugfähig zu machen.

Nähere Informationen zu den Themen der nachhaltigen Unternehmensführung werden im jährlich erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht „Balance“ veröffentlicht. Sie sind auch im Internet unter www.lufthansa.com/verantwortung zu finden.



STAR ALLIANCE

ENTRY INSTRUCTIONS
DO NOT OPEN THIS DOOR
UNLESS YOU ARE
AUTHORIZED TO DO SO
BY THE PILOT



15



Geschäftsfeld

Passagierbeförderung

18,4 Mrd.

Umsatz in EUR

722 Mio.

Operatives Ergebnis in EUR

Die Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns konnten sich in einem schwieriger werdenden Umfeld behaupten und ihre Führungsposition weiter ausbauen. Der klare Fokus auf den Kundennutzen, Premium-Qualität in allen Segmenten und eine nachfrageorientierte Angebotsstrategie spiegeln sich in einer gestiegenen Kundenzufriedenheit und einer hohen Verkehrsleistung wider. Diese wiederum bilden die Grundlage für das gute Ergebnis des Geschäftsfelds Passagierbeförderung im Jahr 2008.

8. Entwicklung der Geschäftsfelder

8.1 Geschäftsfeld Passagierbeförderung

Passagierbeförderung		2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	18 393	15 956	15,3
- davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	663	589	12,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	722	826	- 12,6
Vergleichbare operative Marge	%	4,6	6,0	- 1,4 P.
Segmentergebnis	Mio. €	788	1 146	- 31,2
EBITDA ¹⁾	Mio. €	1 948	2 047	- 4,8
CVA	Mio. €	346	768	- 54,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 390	1 228	13,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	48 599	47 230	2,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	48 697	43 088	13,0
Fluggäste ^{2) 3)}	Tsd.	70 543	62 878	12,2
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	195 431	169 108	15,6
Verkaufte Sitzkilometer ^{2) 3)}	Mio.	154 156	135 011	14,2
Sitzladefaktor ^{2) 3)}	%	78,9	79,8	- 0,9 P.

¹⁾ Vor Ergebnisübernahme anderer Gesellschaften.

²⁾ Ohne Germanwings.

³⁾ Seit dem 1. Januar 2008 werden im Lufthansa Konzern die Zahlpassagierwerte nach ICAO Standard ermittelt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

8.1.1 Geschäftstätigkeit und Strategie

Die Passagierbeförderung ist das Kerngeschäft des Lufthansa Konzerns. Zum Geschäftsfeld Passagierbeförderung zählen die Lufthansa Passage Airlines, SWISS und Germanwings sowie die Beteiligungen an British Midland (bmi), JetBlue und SunExpress.

Erklärtes Ziel ist es, die Position als führender europäischer Premium-Carrier mit globalem Angebot weiter zu stärken. Dabei sollen alle wesentlichen Verkehrsströme von, über und nach Europa abgedeckt werden. Um dieses Ziel zu erfüllen, baut Lufthansa ihre Wachstumsstrategie auf drei Säulen auf.

Zum einen erreicht Lufthansa durch den mittelfristigen Ausbau des Kurz- und Langstreckennetzes organisches Wachstum.

Dabei erfolgt der Ausbau unter Berücksichtigung von Kosteneffizienz insbesondere über ihre Drehkreuze (Hubs) Frankfurt, München und Zürich. So bedienen Lufthansa und SWISS zusammen 242 Ziele in 87 Ländern und garantieren damit ein vielfältiges Flugangebot. Die weitgehend im unbeschränkten Eigentum stehende Konzernflotte mit einem hohen Maß an Einsatzflexibilität ermöglicht es Lufthansa, einerseits das Wachstum an die Marktgegebenheiten anzupassen, andererseits Opportunitäten in einzelnen Märkten zu nutzen. So wurde im November 2008 mit „Lufthansa Italia“ eine neue Marke und Gesellschaft in Italien vorgestellt, unter der seit dem 2. Februar 2009 der Flugbetrieb in Mailand aufgenommen wurde. Von dort aus werden zunächst acht europäische Destinationen angefliegen. Zu den Besonderheiten des Lufthansa Italia Angebots gehören unter anderem ein neues, auf den italienischen Markt zugeschnittenes

Bordkonzept, der Einsatz von italienischsprachigen Flugbegleitern und eine verbesserte Infrastruktur am Airport Mailand-Malpensa in enger Kooperation mit der Flughafengesellschaft SEA.

Im Interkontinentalverkehr lag 2008 der Schwerpunkt der Netzentwicklung neben den Wachstumsmärkten China, Indien und Russland in dem Aufbau von Interkontinentalverbindungen aus dem Einzugsgebiet Düsseldorf zur weiteren Stärkung der Position im Heimatmarkt Europa. Durch die Stationierung von drei Airbus A340-300 wurde die Region direkt an den nordamerikanischen Kontinent angebunden. Seit dem 1. Mai 2008 werden neben New York und Chicago auch Toronto (Sommer) und Miami (Winter) zusätzlich zu insgesamt 65 Zielen in Deutschland und Europa angeboten. Alle Strecken wurden von Beginn an vom Markt sehr gut aufgenommen, die Auslastung hat sich positiv entwickelt.

Des Weiteren baut Lufthansa die Kooperationen mit ihren Partnern aus. Vor allem der Star Alliance kommt eine bedeutende Rolle bei der Erschließung von Märkten zu. Die derzeit 21 Mitglieder in der Allianz fliegen insgesamt 1.042 Ziele in 168 Ländern an. Mit Turkish Airlines, die am 1. April 2008 der Star Alliance beigetreten ist, konnte zum Beispiel die Marktposition in der Türkei und dem Mittleren Osten deutlich verbessert werden. Im Juli 2008 wurde auch Egypt Air in die Allianz aufgenommen. Star Alliance wird weiterhin durch die bereits beschlossenen Beitritte von Continental Airlines, TAM, Air India und Brussels Airlines weltweit gestärkt. Darüber hinaus decken Lufthansa und SWISS durch bilaterale (z. B. regionale) Partnerschaften weitere Märkte ab und vervollständigen somit ihr Angebot.

Als dritte strategische Säule wird die derzeit laufende Branchenkonsolidierung in Europa eng verfolgt und durch Kapitalbeteiligungen bis hin zum Vollerwerb von Fluggesellschaften aktiv genutzt, sofern diese strategisch und wirtschaftlich sinnvoll erscheinen. Lufthansa entwickelt sich dementsprechend weiter zu einem Multi-Hub-/Multi-Brand-Unternehmensverbund. Durch die Integration ihrer Partner in diesen Verbund bei Wahrung deren eigenständigen Marktauftritts stärkt Lufthansa die Nähe zu den Märkten und Kunden und kann die europäischen und globalen Verkehrsströme über ihr Multi-Hub-System angebotsoptimal und kosteneffizient verknüpfen. Die erfolgreiche Integration der SWISS hat sich 2008 fortgesetzt und ging in den Routinebetrieb über. Synergieeffekte werden weiterhin analog zu 2007 erzielt, weshalb die Erwartungen im Vergleich zur ursprünglichen Prognose weiter übererfüllt werden. Lufthansa und SWISS partizipieren nahezu gleichermaßen an diesen Synergien. Weitere wichtige Meilensteine waren 2008 der Vertrag zum Erwerb von zunächst 45 Prozent an Brussels Airlines und die anstehende Übernahme von Austrian Airlines (AUA). Diese Akquisitionen bieten die Chance, die Märkte Belgien mit Brüssel als der „Hauptstadt Europas“ sowie Österreich besser an das Lufthansa Netzwerk anzubinden. Außerdem ermöglichen die Zukäufe Lufthansa, über Brussels Airlines den afrikanischen Markt mit weiteren zehn Destinationen (zusätzlich zu Lufthansa und SWISS) und durch die Partnerschaft mit der AUA ihre Marktposition im Wachstumsmarkt Osteuropa zu festigen. Wie bei der Integration von SWISS sollen auch Brussels Airlines und AUA als eigenständige Unternehmen mit eigener Marke bestehen bleiben. Für beide Partner gilt, dass sie durch die Synergien, die mit Lufthansa genutzt werden können, ebenfalls im Wettbewerb deutlich gestärkt werden.

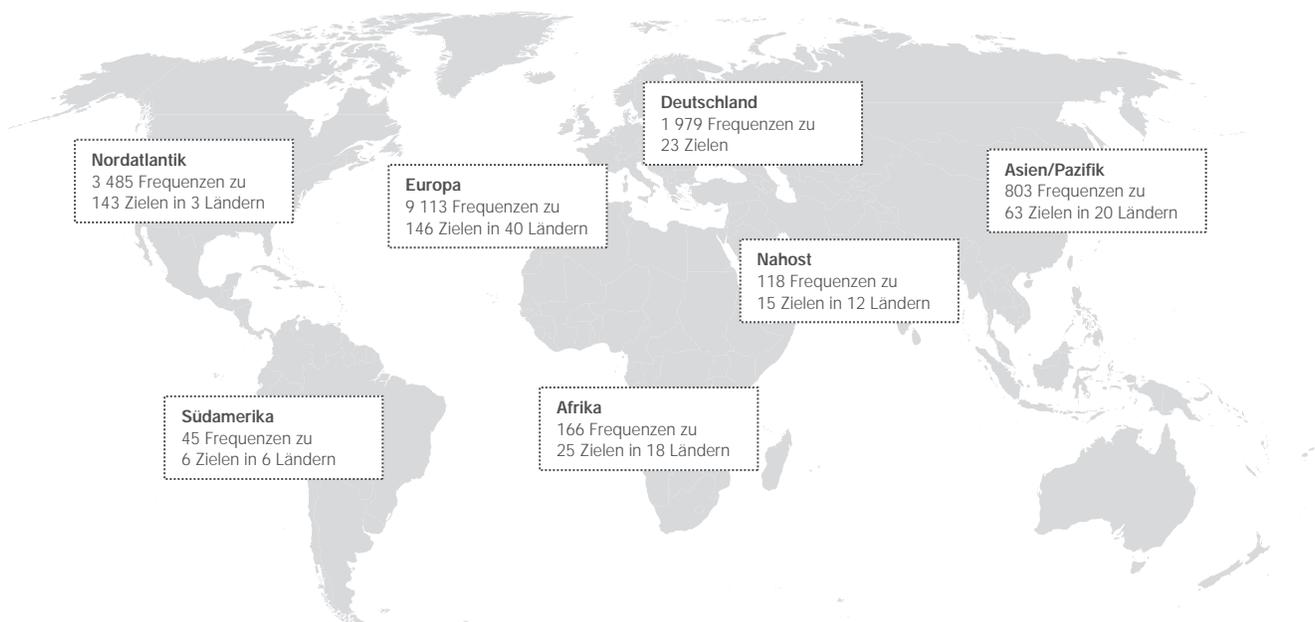


Nach Ausübung einer Verkaufsoption des bisherigen Mehrheits-eigentümers wird Lufthansa – vorbehaltlich kartellrechtlicher und regulatorischer Freigaben – ebenfalls die Aktienmehrheit an der Fluggesellschaft bmi erwerben. Diese hält einen Anteil von 11 Prozent an den Start- und Landerechten am Flughafen London-Heathrow.

Das Ziel von Lufthansa ist es, die Profitabilität des Geschäftsfelds nachhaltig zu erhöhen, indem die Kosten weiter gesenkt, die Erlöse dauerhaft gesteigert, die Effizienz optimiert und die Qualität verbessert werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit auch in Krisenzeiten nachhaltig zu stärken, wird die Qualitätsführerschaft in der Branche angestrebt, bei gleichzeitiger Weiterentwicklung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen. Hierbei ist die vorhandene hohe Flexibilität in der Angebotsdimensionierung von entscheidender Bedeutung, um optimal auf kurzfristige Marktschwankungen zu reagieren. So hatte Lufthansa die sich für die zweite Jahreshälfte abzeichnende Nachfrageabschwächung genau verfolgt und frühzeitig Reaktionsmaßnahmen eingeleitet. Die daraus resultierenden Kapazitätsanpassungen wurden dem prognostizierten Nachfrageverhalten entsprechend über mehrere Stufen angepasst. So wurde für den Winterflugplan 2008 das Angebot gegenüber dem ursprünglichen Plan um 7,9 Prozentpunkte zurückgenommen (–2,4 Prozentpunkte gegenüber Vorjahr). Für das Jahr 2009 wird ein Angebotswachstum von 0,8 Prozent (1,2 Prozent inkl. SWISS) geplant, das bei anhaltender Nachfrageschwäche auch weiter reduziert werden kann.

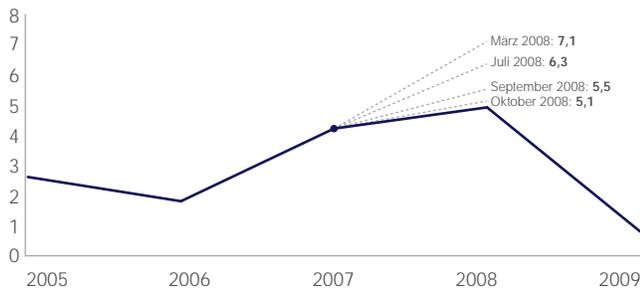
Eine besondere Rolle kommt im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld dem Kostenmanagement zu. So wurde zur Ergebnisstabilisierung bei der Lufthansa Passage ab Sommer 2008 ein Einstellungsstopp eingeführt, die Kapazitäten angepasst und das Projektportfolio überprüft. Zur nachhaltigen Erhöhung der Profitabilität wurden unter der Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ darüber hinaus mehrere Projekte etabliert, mit deren Hilfe die Industrieführerschaft auch hinsichtlich der Profitabilität erreicht und ausgebaut werden soll. So arbeitet das Upgrade-Projekt „New Balance“ daran, am Frankfurter Flughafen durch den Abbau von Spitzenbelastungen der Infrastruktur die Qualität, Performance und Profitabilität von Lufthansa zu steigern.

Ziele Lufthansa und SWISS*



* Frequenzen pro Woche, Lufthansa inkl. Codeshare.

Flexible Kapazitätsplanung Angebotswachstum Lufthansa Passage Airlines in %



Entsprechend der Maxime „Fliegen beginnt am Boden“ werden die Hubs und ihre Prozesse konsequent ausgebaut. Am Hub Frankfurt wurden die Terminalbereiche für die Abfertigung des Airbus A380 in Betrieb genommen und der Neubau eines weiteren Flugsteigs inklusive Baufeldfreimachung vorbereitet. Alle Bauprojekte in den von Lufthansa exklusiv genutzten Terminalbereichen haben zum Ziel, die Anlagen nicht nur zu erweitern, sondern auch funktional und gestalterisch zu erneuern. Zudem wurde der Ausbau des Hubs München weiter vorangetrieben. Die Qualität und das Angebot wurden dabei optimiert und die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. München hat sich als bedeutendes Standbein des Multi-Hub-Systems der Lufthansa etabliert. Auch die operative Qualität wurde dort weiter gesteigert. So konnte im Rahmen der Initiative „Upgrade to Industry Leadership“ durch die Umsetzung des Projektes „MUCximize“ eine deutliche Verbesserung der Abflugpünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr realisiert werden.

Der Anspruch an eine Optimierung des Kundennutzens wird auch durch eine kontinuierliche Produktentwicklung an Bord und am Boden erfüllt. Dies gilt für alle Segmente des Angebots als Vollsortimenter. Dementsprechend wurden im Jahr 2008 sowohl eine Reihe von Produktverbesserungen im Premium-Bereich entschieden als auch der Ausbau des Basisangebotes für das wachsende Kundensegment im unteren Preissegment über „BetterFly“ und Germanwings weiter vorangetrieben. Die Entwicklung eines neuen Lufthansa First Class-Kabinenproduktes konnte abgeschlossen und mit der Umsetzung begonnen werden. Die neue First Class wird Anfang 2010 erstmals ihr neues Gesicht im Flugbetrieb zeigen. Das Economy Class-Produkt der Langstreckenflotte wird bereits seit November 2007 durch die Installation von individuellen Bildschirmen aufgewertet. Damit erhält jeder Fluggast über seinen

eigenen Bildschirm Zugang zu einem umfangreichen Unterhaltungsprogramm an Bord. Mehr Komfort wird auch durch eine überarbeitete Kabinenausstattung der Kurz- und Mittelstreckenflotte erreicht. Die Regionalflotte wurde 2008 verjüngt und das Kabinendesign zugunsten eines homogenen Auftritts in Einklang gebracht mit dem der Lufthansa Classic Flotte.

Auch SWISS hat ihr Produktangebot weiterentwickelt. Das Ausstattungsprogramm der Kurzstreckenflotte mit neuen Sitzen ist abgeschlossen. SWISS Passagiere können nun auf allen Flügen innerhalb Europas die neuen, hochwertigen Sitze mit mehr Sitzkomfort und Beinfreiheit in Anspruch nehmen. SWISS führt ab Frühjahr 2009 schrittweise auch auf allen Interkontinentalstrecken ein innovatives und weltweit einzigartiges Sitzkonzept in der Business Class ein. Dort werden die Passagiere von einem völlig waagerechten und zwei Meter langen Bett über den Wolken profitieren. SWISS hat zudem im Januar 2009 eine neue First Class vorgestellt, die ab dem Frühjahr sukzessive mit der A330-Flottenerneuerung eingeführt wird.

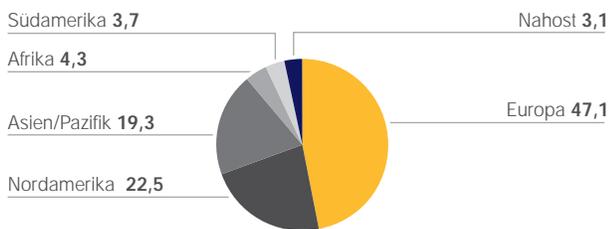
Lufthansa und SWISS folgen mit dem Ausbau der Lounges auch am Boden ihrer Strategie: So investiert Lufthansa bis 2013 mehr als 150 Mio. EUR in die Weiterentwicklung ihres Lounge-Produktes. 2008 wurden unter anderem in Köln, Hamburg, Bombay und Detroit neue Senator- und/oder Business-Lounges eröffnet beziehungsweise modernisiert. In Düsseldorf begleitet ein separater First Class-Check-in, eine komplett neue Senator- und eine vergrößerte Business-Lounge das erweiterte Lufthansa Angebot. Mit der Eröffnung des „Senator Cafés“ wurde in München ein neues komplementäres Lounge-Konzept initiiert, in London-Heathrow eröffnete die STAR Lounge und in New York (JFK) wurde im Januar 2009 eine neue Lufthansa Lounge für Frequent Traveller, Senatoren und First Class-Gäste eröffnet. Am Hub Frankfurt ermöglichen neu eröffnete Priority Lounges das Boarding direkt aus der Lounge. Im Neubau zwischen Terminal 1 und 2 werden geräumige Wartezonen für Economy Class-Passagiere eingerichtet, dazu exklusive Gates für Premium-Gäste und ein nach Reiseklassen differenziertes Boarding über zwei Ebenen. SWISS eröffnete am Flughafen Zürich eine neue First Class- und Senator-Lounge. Außerdem wurden das moderne Airport Ticket Office und die vergrößerte und neu gestaltete First Class-Check-in Lounge noch vor der Eröffnung der Fußball-Europameisterschaft in der Schweiz offiziell eingeweiht. Ebenfalls erneuert wurden die SWISS-Lounges in Genf und New York.

8.1.2 Absatzmärkte und Wettbewerb

Deutschland ist der zweitgrößte internationale Luftverkehrsmarkt in Europa und gleichzeitig Ursprungs- und Kernmarkt der Lufthansa. Im globalen Kontext der Luftverkehrsindustrie reicht er jedoch allein nicht aus, um eine ausreichende Größe und Marktposition zu besetzen. Der Heimatmarkt von Lufthansa liegt daher in Europa,

das Wachstumspotenzial liegt in der Verbindung der Weltmärkte. Dabei bilden die Verkehrsgebiete Europa, Amerika und Asien/Pazifik die wichtigsten Absatzmärkte. Lufthansa steht dabei im interkontinentalen Wettbewerb mit US-Carriern wie American Airlines, Delta Airlines und Northwest Airlines, dazu kommen die stark wachsenden Netzwerk-Carrier im Mittleren Osten (etwa Emirates) und in Asien. In Europa zählen insbesondere Air France-KLM und British Airways sowie in Deutschland Air Berlin zu den Hauptwettbewerbern neben einer Vielzahl kleiner, national aufgestellter Fluggesellschaften.

Passagierbeförderung Verkehrserlöse nach Verkehrsgebieten in %



Lufthansa ist in diesem Wettbewerb durch ihre starke Diversifikation in den Absatzmärkten wie auch in den Industrien ihrer Geschäftskunden gut aufgestellt. Sie ermöglicht ihr weitreichende Flexibilität bei der Kapazitäts- und Erlössteuerung, um Schwankungen in einzelnen Regionen gegenzusteuern. Darüber hinaus kann sie Chancen nutzen, ihre Marktposition auszubauen und langfristige Wachstumsmärkte zu erschließen.

Gleichzeitig werden das bestehende Netzwerk und die einzelnen Verbindungen kontinuierlich überprüft und nachfragegerecht angepasst. Dabei werden die Vorteile des Multi-Hub-Systems genutzt. So kann beispielsweise durch die flexible Anpassung von Frequenzen, die auch von Verbundpartnern bedient werden, die eigene Kostenbasis entlastet werden, ohne das Streckennetz für die Kunden zu beeinflussen.

8.1.3 Vertrieb und Kunden

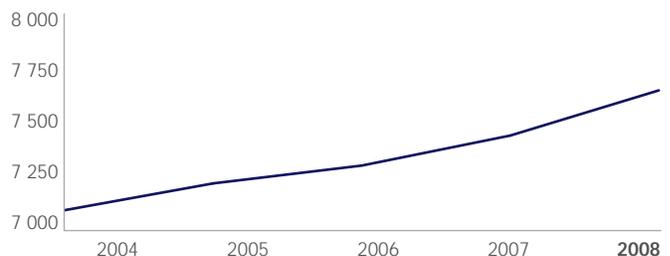
Aufgrund der unterschiedlichen Kundenbedürfnisse nutzt Lufthansa verschiedene Vertriebskanäle. Im Privatkundensegment erfolgt der Vertrieb über stationäre Reisebüros sowie eigene und fremde Internetplattformen. Einen immer bedeutenderen Anteil nimmt der Direktvertrieb über die Internetportale www.lufthansa.com und www.swiss.com ein. Durch eine Vermarktung auch von Niedrigpreisangeboten (BetterFly) und eine höhere Nutzerfreundlichkeit

der Websites wurde diese Entwicklung unterstützt. Zudem wurde Lufthansa 2008 als erste deutsche Fluggesellschaft vom TÜV Rheinland für ihre transparente Preisgestaltung bei Online-Buchungen zertifiziert. Allein über das Lufthansa Portal buchen rund 11 Prozent der Lufthansa Gäste online ihre Flugreise.

Im Bereich des Firmenkundengeschäftes erfolgt der Vertrieb für die Großkunden über bilateral vereinbarte Verträge. Diese Kundengruppe wird von speziell qualifizierten Key Account Managern betreut. Im Firmenkundenbereich konnten 2008 trotz des schwierigen Markt- und Wettbewerbsumfelds steigende Umsätze verzeichnet werden (+4,5 Prozent gegenüber Vorjahr). Insbesondere im Neukundengeschäft konnte Lufthansa ihren Anteil erhöhen. Aber auch die Bestandskunden haben ihr Geschäft mit Lufthansa weiter ausgedehnt, und dies vor allem in den europäischen Märkten. Dagegen ist der Umsatz in den USA aufgrund der Finanzkrise und der Rezession rückläufig. In den Branchen Automobil, Maschinenbau sowie Öl- und Energieindustrie konnte Lufthansa den Umsatz deutlich steigern.

Die Kundenzufriedenheit hat 2008 stark zugenommen. Dies äußert sich zum Beispiel in der Einstellung zum Preis-Leistungs-Verhältnis, aber auch in der weltweit hohen Zufriedenheit mit den Check-in- und Boarding-Prozessen. Sehr positiv wurde auch die erhöhte Zuverlässigkeit des Gepäcktransports in Zusammenarbeit mit Fraport registriert. Die verbesserte Kundenzufriedenheit spiegelt sich auch in mehreren Auszeichnungen wider, die Lufthansa und SWISS 2008 erhielten. So wurde SWISS bei der Verleihung des „Business Traveller Award 2006, 2007 und 2008“ erneut als „Beste Airline im Europaverkehr“ ausgezeichnet. Lufthansa wurde beim „World Airline Award 2008“ unter 59 Fluggesellschaften zur besten Airline Europas gewählt. In dem Bestreben, sich weiterhin permanent zu verbessern, stehen für 2009 die Themen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Vordergrund der Anstrengungen.

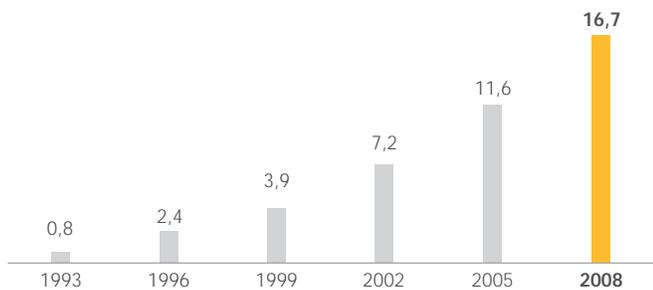
Kundenzufriedenheitsindex Stand zum 31.12.2008



Bei der Kundenbindung der Fluggesellschaften nimmt das Vielfliegerprogramm Miles & More weiterhin eine bedeutende Rolle ein. Es konnte 2008 seinen Wachstumskurs fortsetzen: Mit mittlerweile

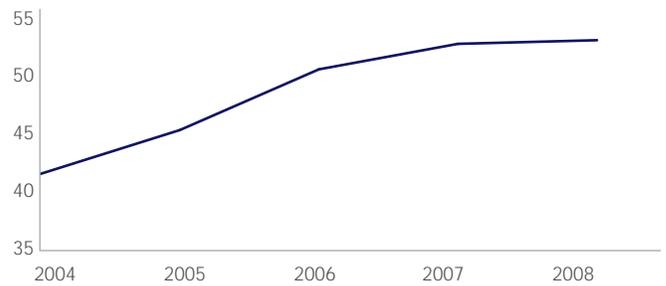
mehr als 16,5 Millionen Teilnehmern bleibt Miles & More in Europa das branchenführende Kundenbindungsprogramm. Es ist auf das Kernziel ausgerichtet, Kundenbindung für Lufthansa und SWISS sowie für die weiteren Miles & More Partner-Airlines und Partner zu erzeugen und zu verstärken. Dadurch wird das Ertragspotenzial der Lufthansa langfristig gefördert. So wurden 2008 bereits über 50 Prozent der Verkehrserlöse der Lufthansa Passage Airlines von Miles & More-Teilnehmern generiert. Ein besonderer Fokus wurde darauf gelegt, den Anteil von hochwertigen Premium-Kunden zu halten bzw. zu steigern. Zu diesem Zweck wird das Angebot für Statuskunden über die gesamte Leistungskette an Bord und Boden über ein eigens eingerichtetes Miles & More-Statusmanagement optimiert. Im Zuge der zielgerichteten Kundenbindung wurde 2008 auch der Miles & More-Internet-Auftritt (www.miles-and-more.com) inhaltlich überarbeitet und nutzerfreundlicher gestaltet. Neben der Einbindung neuer Leistungen ermöglicht der neue Auftritt, Kunden noch individueller anzusprechen und Inhalte statusspezifisch anzubieten.

Entwicklung Miles & More-Mitglieder in Mio.

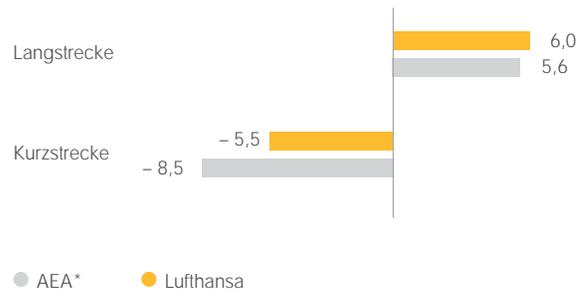


Des Weiteren setzten Lufthansa und SWISS zum 1. Juni 2008 die IATA-Initiative „100% eTicketing“ erfolgreich um. Im gleichen Schritt baute Lufthansa ihre mobilen Services weiter aus: Für alle innerdeutschen und viele europäische Verbindungen können sich die Kunden seit Frühjahr 2008 eine „Mobile Bordkarte“ per SMS-Link oder per E-Mail auf ihr Mobiltelefon schicken lassen. Die „Mobile Bordkarte“ trägt dem Wunsch der Kunden nach hoher Mobilität Rechnung, bietet ihnen Unabhängigkeit und die Option, papierlos zu reisen. Lufthansa stellt ihren Kunden dadurch alle wichtigen Services „mobil“, das heißt jederzeit und von überall, zur Verfügung. Dies ermöglicht die Prozessabwicklung von Buchung über Check-in bis zur „Mobilen Bordkarte“ ohne Medienwechsel.

Premium-Anteil an Interkontinental-Verkehrserlösen in %



Premium-Verkehrsaufkommen Jan.–Dez. 2008 Veränderung in %

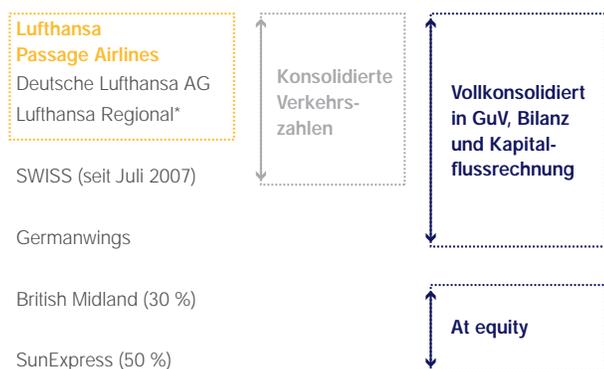


* Vorläufige Werte.

8.1.4 Operative Entwicklung

Lufthansa und SWISS konnten 2008 trotz des Nachfragerückgangs am Ende des Jahres durchweg gute Leistungsdaten verzeichnen. Insgesamt wurden 70,5 Mio. Passagiere an Bord begrüßt – ein Plus von 12,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind erstmals für das gesamte Jahr 13,5 Mio. Passagiere der SWISS. Die deutliche Abschwächung der Nachfrage innerhalb der ansonsten traditionell starken zweiten Jahreshälfte führte aufgrund der kontinuierlichen nachfrageorientierten Kapazitätsanpassungen nur zu einer leicht schwächeren Gesamtauslastung von 78,9 Prozent für Lufthansa und SWISS (–0,9 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr). Die Verkehrserlöse kletterten dagegen um 13,9 Prozent auf 16,9 Mrd. EUR. Die Durchschnittserlöse haben sich bei einer Kapazitätsausweitung von 15,6 Prozent währungsbereinigt um 2,4 Prozent verbessert. Inklusive der Währungseffekte und ohne Berücksichtigung der Veränderung des Konsolidierungskreises stiegen die Durchschnittserlöse um 0,7 Prozent. Die Tabelle auf S. 80 zeigt, wie sich Umsatz, Passagierzahlen und der Absatz in den einzelnen Verkehrsgebieten entwickelt haben.

Berichterstattung und Konsolidierung Passagierbeförderung



* Inkl. Eurowings.

In Europa wurden 2008 die Frequenzen der bestehenden Angebote erhöht und zusätzlich 30 neue Verbindungen aufgenommen. Während die Schwerpunkte bei der Lufthansa das nördliche und östliche Europa bildeten, stärkte SWISS ihr Profil vor allem mit neuen Verbindungen nach Osteuropa. Diese Expansion spiegelt sich in einem Passagierwachstum von 11,2 Prozent wider. Bei einem um 13,7 Prozent deutlich ausgeweiteten Angebot sank die Auslastung um 1,1 Prozentpunkte auf 69,4 Prozent. Zu dieser relativ stabilen Auslastung im Gesamtjahr trugen nicht zuletzt deutliche

Angebotsanpassungen zum Ende des Jahres als Reaktion auf die rückläufige Nachfrage bei. Auch deshalb konnten trotz der deutlichen Angebotsausweitung die Durchschnittserlöse um 2,0 Prozent (+5,6 Prozent ohne Währungs- und Konsolidierungseffekt) gesteigert werden. Die Verkehrserlöse stiegen insgesamt deutlich an.

Im Verkehrsgebiet Nordamerika konnte Lufthansa durch die Neuaufnahme der Destinationen Seattle und Calgary ihr eng geknüpftes Streckennetz weiter verdichten. Vor allem aber trug die erfolgreiche Stationierung von drei Langstreckenflugzeugen in Düsseldorf zum Angebotswachstum in Höhe von 14,1 Prozent bei. Dass die zusätzlich angebotenen Kapazitäten auch auf eine entsprechende Nachfrage getroffen sind, spiegelt sich in der Auslastung wider, die nur leicht um 0,6 Prozentpunkte zurückging. Ihre Stellung in den USA werden Lufthansa und Star Alliance zusätzlich stärken können, da Continental Airlines voraussichtlich 2009 dem Netzwerk beitreten wird und die bestehende Zusammenarbeit mit JetBlue ab dem Sommer 2009 weiter intensiviert wird. In Südamerika bietet Lufthansa nun Nonstop-Flüge in die bedeutendsten Wirtschaftszentren, São Paulo und Buenos Aires. Zusätzlich wurde mit der brasilianischen TAM (Beitritt zur Star Alliance Ende 2009) das Streckenangebot über Codeshare-Flüge ausgeweitet. Entgegen dem allgemeinen Trend in den übrigen Verkehrsgebieten konnte die Auslastung hier leicht gesteigert werden (+0,5 Prozent). Insgesamt wurde damit im Verkehrsgebiet Amerika das um 16,1 Prozent gestiegene Angebot fast vollständig abgesetzt, was sich in einer stabilen hohen Auslastung von 84,6 Prozent widerspiegelt (-0,4 Prozentpunkte). Zwar gingen die Durchschnittserlöse um 0,4 Prozent zurück, hierfür waren jedoch ausschließlich negative Währungseffekte verantwortlich. Ohne diese wären die Durchschnittserlöse um 3,2 Prozent gestiegen. Als Folge dieser Entwicklungen lagen auch die Verkehrserlöse über dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Verkehrsgebiete *

Lufthansa Passage Airlines und Swiss International Air Lines AG

	Netto-Verkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in P.
Europa	7 614	14,1	54 320	11,2	60 237	13,7	41 789	11,9	69,4	- 1,1
Nordamerika	3 638	12,8	7 180	14,3	60 612	14,1	51 282	13,4	84,6	- 0,6
Südamerika	599	30,8	891	22,2	9 491	30,7	8 042	31,6	84,7	0,5
Asien/Pazifik	3 118	9,5	5 104	12,1	47 844	14,2	39 690	11,6	83,0	- 1,9
Nahost	500	24,1	1 403	25,7	7 125	24,3	5 281	23,1	74,1	- 0,7
Afrika	696	28,4	1 621	22,8	10 058	25,4	8 032	25,3	79,9	0,0
Linienverkehr	16 165	14,2	70 518	12,2	195 366	15,6	154 116	14,2	78,9	- 0,9
Charter	72	35,8	25	2,7	64	- 26,3	39	- 32,7	60,9	- 5,7
Gesamtverkehr	16 237	14,3	70 543	12,2	195 431	15,6	154 155	14,2	78,9	- 0,9

* Seit dem 1. Januar werden im Lufthansa Konzern die Zahlgestwerte nach ICAO Standard ermittelt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

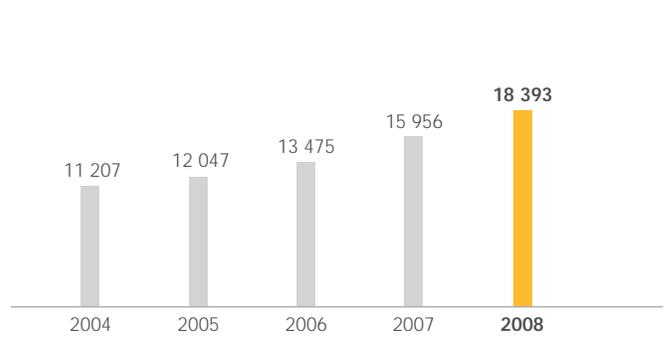
Im asiatischen Raum wurde die Präsenz in den Wachstumsmärkten China und Indien weiter gestärkt. Flüge in die Wirtschaftszentren Nanjing (nonstop aus Frankfurt) und Shenyang (aus München via Seoul) stellen die ersten Interkontinentalverbindungen zu diesen Destinationen überhaupt dar. Auch die Neuaufnahme von Pune, dem Zentrum der indischen Automobilindustrie, mit einem Business Jet stellt den ersten Nonstop-Dienst aus Europa dar. Mit Shanghai hat auch SWISS ihr internationales Netzwerk weiter ausgebaut. Insgesamt wurden die Kapazitäten um 14,2 Prozent gesteigert. Der Absatz entwickelte sich unterproportional, sodass die Auslastung im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik leicht zurückging, mit 83,0 Prozent aber auf einem weiterhin hohen Niveau liegt (Vorjahr: 84,9 Prozent). Auch die Durchschnittserlöse reduzierten sich leicht um 1,9 Prozent. Ohne Währungs- und Konsolidierungseffekte wären sie jedoch um 0,5 Prozent gestiegen. Die Verkehrserlöse legten insgesamt ebenfalls deutlich zu um 9,5 Prozent.

Auch auf dem afrikanischen Kontinent hat Lufthansa Wachstumsmöglichkeiten ergriffen. Mit Luanda konnte Angola als zweitwichtigstes Ölförderland südlich der Sahara neben Nigeria an das Lufthansa Streckennetz angeschlossen werden. Darüber hinaus ermöglichte die Übernahme der Destination Malabo in Äquatorial-Neuguinea von SWISS der Lufthansa, ihr Angebot in Afrika zu verbessern, und gleichzeitig SWISS, ihre Kapazität nach Kamerun deutlich zu erhöhen. Für die gesamte Region wurde das Angebot um 24,9 Prozent erhöht. Es konnte fast vollständig abgesetzt und die Auslastung bei 77,5 Prozent nahezu stabil gehalten werden (–0,3 Prozentpunkte). Die Durchschnittserlöse stiegen um 1,7 Prozent, bereinigt um Währungs- und Konsolidierungseffekte um 9,3 Prozent. Diese Faktoren führten zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich.

8.1.5 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsätze und Erträge Mit dem erhöhten Absatz gelang es dem Geschäftsfeld Passagierbeförderung, die Verkehrserlöse um 13,9 Prozent auf 16,9 Mrd. EUR zu steigern. Auf SWISS entfielen dabei 2,8 Mrd. EUR, Germanwings trug 617 Mio. EUR bei. Einen wesentlichen Anteil an der Steigerung hatte die volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr, was zu einem Anstieg der Verkehrserlöse um 1,3 Mrd. EUR führte. Der Konsolidierungseffekt betrug damit +8,9 Prozent. Die abgesetzte Menge (+4,0 Prozent) sowie der Preis (+3,3 Prozent) hatten ebenfalls positiven Einfluss auf die Verkehrserlöse. Negativ wirkten sich Währungseffekte aus, die die Erlöse um 2,4 Prozent minderten. Die sonstigen operativen Erträge wuchsen um 33,8 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR an. Gründe dafür waren auch hier die Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 sowie stark gestiegene Kursgewinne, denen aber auch deutlich höhere Kursverluste in den sonstigen operativen Aufwendungen gegenüberstanden. Die operativen Gesamterlöse stiegen um 16,3 Prozent auf 19,6 Mrd. EUR an (bereinigt um die Effekte aus der erstmaligen vollen Einbeziehung der SWISS: +7,0 Prozent).

Umsatz Passagierbeförderung in Mio. €



Aufwendungen Mit einem Plus von 17,8 Prozent lag der Anstieg der operativen Aufwendungen um 1,5 Prozentpunkte über dem Anstieg der operativen Erträge. Darin wirkte sich die erstmalige volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr erheblich aus (siehe auch Tabelle „Aufwendungen“, S. 82). Daneben entfällt der überproportionale Anstieg nahezu ausschließlich auf den Materialaufwand und hier auf Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die sich um 41,0 Prozent auf 5,1 Mrd. EUR erhöhten. Sie sind der stärkste Aufwandsblock und der Abstand zu den übrigen Aufwandspositionen hat sich 2008 weiter vergrößert. Nahezu allein hierfür verantwortlich waren die Treibstoffkosten, die insgesamt um 42,3 Prozent auf 4,8 Mrd. EUR zunahm. Von diesem Anstieg entfielen 11,4 Prozent auf Effekte aus der vollen Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008. Die Erhöhung der Verbrauchsmenge betrug 5,2 Prozent. Mit 35,0 Prozent wirkten sich hingegen die höheren Preise aus. Die Stärke des Euro hat den Treibstoffaufwand um 9,3 Prozent entlastet. Für Gebühren mussten die Gesellschaften des Geschäftsfelds Passagierbeförderung 3,2 Mrd. EUR aufwenden (+12,1 Prozent), bereinigt um die Effekte aus der vollen Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 beträgt der Anstieg nur 2,5 Prozent. Überwiegende Ursache waren erhöhte Aufwendungen für Flugsicherungsgebühren, ausgelöst durch das ausgeweitete Angebot. Die übrigen bezogenen Leistungen nahmen um 14,5 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR zu (bereinigt: +6,3 Prozent). Durch die volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 wuchsen auch die Aufwendungen für Operating Lease (+41,2 Prozent) und für bezogene Technikleistungen (+10,8 Prozent) deutlich. Bereinigt wären die bezogenen Technikleistungen um 5,9 Prozent, die Operating-Lease-Aufwendungen wären um 3,5 Prozent gestiegen.

Der Personalaufwand wuchs um 8,7 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Davon entfielen auf die volle Einbeziehung der SWISS im ersten Halbjahr 2008 alleine 7,4 Prozent (220 Mio. EUR). Die Zahl der Beschäftigten stieg im Jahresdurchschnitt um 13,0 Prozent auf 48.697 Mitarbeiter. Darin enthalten sind 7.366 Mitarbeiter der SWISS-Gruppe. Bereinigt um die Effekte aus der vollen Einbeziehung der SWISS-Mitarbeiter im ersten Halbjahr 2008 beträgt der Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl 4,6 Prozent. Zum Jahresende 2008 waren im Geschäftsfeld 48.599 Mitarbeiter beschäftigt, das waren 2,9 Prozent mehr als zum Jahresende 2007. Zurzeit besteht ein Einstellungsstopp für die Lufthansa Passage Airline und die Zentralfunktionen des Konzerns.

Gegenüber dem Vorjahr stiegen die planmäßigen Abschreibungen um 14,1 Prozent auf 938 Mio. EUR (bereinigt: 6,4 Prozent). Wie im letzten Jahr waren Ursache dafür auch hier höhere Abschreibungen auf Fluggerät, die auf Flugzeugzugänge im Jahr 2008 zurückzuführen sind.

Auch die sonstigen operativen Aufwendungen nahmen um 8,3 Prozent zu und betragen 3,2 Mrd. EUR. Der Anstieg um 249 Mio. EUR ist ausschließlich auf die Zunahme der Kursverluste (+288 Mio. EUR) zurückzuführen, während die übrigen Posten um 39 Mio. EUR geringer ausfielen als im Vorjahr. Den deutlich gestiegenen Kursverlusten stehen ebenfalls stark gestiegene Kursgewinne (+358 Mio. EUR) im sonstigen operativen Ertrag gegenüber. Beide Effekte resultieren aus der Währungsumrechnung von in Fremdwährung valutierenden Forderungen und Verbindlichkeiten sowie aus der Realisierung von Devisensicherungsgeschäften.

Aufwendungen Passagierbeförderung				
	2008	2007	Veränderung	Veränderung konsolidierungskreisbereinigt
	in Mio. €	in Mio. €	in %	in %
Materialaufwand	11 503	9 270	24,1	13,9
- davon Treibstoff	4 806	3 378	42,3	30,9
- davon Gebühren	3 236	2 886	12,1	2,5
- davon Operating Lease	281	199	41,2	3,5
- davon Technikleistungen	1 486	1 341	10,8	5,9
Personalaufwand	3 215	2 959	8,7	1,3
Abschreibungen	938	822	14,1	6,4
Sonstiger operativer Aufwand	3 240	2 991	8,3	2,5
- davon Agenturprovisionen	491	512	- 4,1	- 15,0
- davon Fremdpersonal	93	71	31,0	31,0
- davon Miet- und Erhaltungsaufwand	286	335	- 14,6	- 17,0

Ergebnis Trotz eines schwierigen Marktumfelds konnte das Geschäftsfeld Passagierbeförderung ein operatives Ergebnis von 722 Mio. EUR (Vorjahr: 826 Mio. EUR) erreichen. Auf die SWISS entfallen dabei 314 Mio. EUR für das Gesamtjahr (Vorjahr: 127 Mio. EUR für den Zeitraum Juli bis Dezember 2007). Die vergleichbare operative Marge reduzierte sich auf 4,6 Prozent (Vorjahr: 6,0 Prozent).

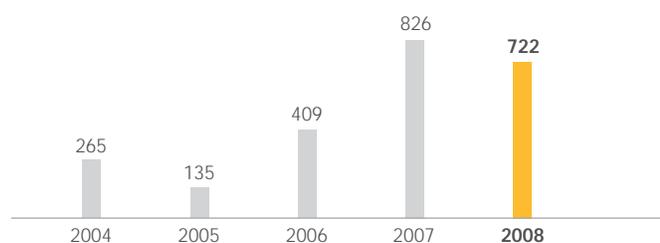
Die übrigen Segmenterträge fielen aufgrund geringerer Buchgewinne und Rückstellungsaufösungen um 9,6 Prozent auf 123 Mio. EUR, während die übrigen Segmentaufwendungen um 4 Mio. EUR auf 7 Mio. EUR stiegen. In den übrigen Segmentaufwendungen sind im Jahr 2008 außerplanmäßige Abschreibungen von 14 Mio. EUR auf fünf Airbus A300-600-Flugzeuge, die zum Verkauf stehen und mit dem erzielbaren Nettoveräußerungswert anzusetzen waren, enthalten. Gegenläufig wirkten Versorgungsplanänderungen im Ausland, die zu einer rückwirkenden Reduzierung von Versorgungsleistungen und damit zu einer einmaligen Entlastung des Personalaufwands (Zuführung zu Pensionsrückstellungen) führten. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung war mit 50 Mio. EUR negativ, nachdem im Vorjahr noch ein positives Ergebnis von 187 Mio. EUR ausgewiesen worden war. Dieses enthielt allerdings den Ergebnisbeitrag der im ersten Halbjahr 2007 noch nicht vollkonsolidierten SWISS in Höhe von 180 Mio. EUR. Der Rückgang des Equity-Ergebnisses ist auch auf die negativen Beiträge von British Midland und SunExpress zurückzuführen.

Das Segmentergebnis verringerte sich insgesamt um 31,2 Prozent auf 788 Mio. EUR.

Segmentinvestitionen Die Segmentinvestitionen stiegen um 162 Mio. EUR auf 1,4 Mrd. EUR. Investiert wurde vor allem in neues Fluggerät und in Anzahlungen für Flugzeuge. Bei den Lufthansa Passage Airlines wurden dreizehn neue Verkehrsflugzeuge in Betrieb genommen: fünf Airbus A321, vier Airbus A330 und vier Airbus A340. Drei Flugzeuge wurden verkauft: ein Airbus A300-600 sowie zwei Regionalflugzeuge. Bei Germanwings wurden drei Airbus A320 durch fünf Airbus A319 ersetzt. SWISS stellte drei Airbus A320 in Dienst und Lufthansa Private Jet erhielt zwei Cessna Citation.

Mehrperiodenübersicht über die Ertragslage In den vergangenen Jahren war das Geschäftsfeld Passagierbeförderung durchgehend profitabel und konnte im Zeitraum 2005 bis 2007 seine Ertragskraft stetig verbessern. Im Geschäftsjahr 2008 konnte diese Erfolgsgeschichte trotz einer Umsatzsteigerung von 15,3 Prozent nicht fortgesetzt werden. Verantwortlich hierfür waren insbesondere die mit 42,3 Prozent deutlich gestiegenen Treibstoffaufwendungen. Die vergleichbare operative Marge fiel auf ein Niveau von 4,6 Prozent.

Operatives Ergebnis Passagierbeförderung in Mio. €



8.1.6 Ausblick

Die Auswirkungen der ins Stocken geratenen Weltwirtschaft bekommt auch die Luftverkehrsbranche deutlich zu spüren. Das Marktumfeld stellt sich schwierig dar und die Nachfrageschwäche vom Ende des Jahres 2008 wird voraussichtlich über weite Strecken des Jahres 2009 unvermindert anhalten.

Lufthansa beobachtet die gegenwärtigen Entwicklungen genau und kann sich dank einer soliden Aufstellung in diesem unsicheren Umfeld selbstbewusst und vor allem auch selbstbestimmt bewegen. Dabei gilt es, sowohl operativ als auch strategisch mit der bestmöglichen Flexibilität zu agieren. Nur so kann den aktuellen und etwa entstehenden weiteren Herausforderungen rechtzeitig begegnet werden. Doch die strukturellen Veränderungen in der Luftfahrtindustrie bieten auch Chancen. So ist in einem schwierigen Marktumfeld von einer Marktberreinigung und auch von einer weiter fortschreitenden Konsolidierung im europäischen Luftverkehrsmarkt auszugehen. Darüber hinaus bestehen Möglichkeiten einer weiteren Nutzung des 2007 abgeschlossenen transatlantischen Luftverkehrsabkommens („Open Skies“).

Lufthansa verfolgt ihr Ziel, die Position des führenden europäischen Premium-Carriers mit globalem Angebot zu stärken. Die Wachstumsstrategie wird dabei mittel- und langfristig weiterverfolgt. Dazu gehört sowohl die Weiterentwicklung der Verbindungen über die Hubs, als auch die Stärkung des dezentralen Streckennetzes. Der Multi-Hub-/Multi-Brand-Verbund wird nicht zuletzt durch die geplanten Aufnahmen von Austrian Airlines und Brussels Airlines gestärkt werden. Auch dezentral wird Lufthansa weiter nach Chancen suchen. Die neu gegründete Lufthansa Italia wird dabei ihren Flugverkehr im norditalienischen Markt, dem zweitgrößten Wirtschaftsraum Europas, bedarfsgerecht entwickeln. Gleichzeitig mit dem strukturellen Ausbau des Streckennetzes spielt auch die kontinuierliche Weiterentwicklung des Bord- und Bodenprodukts eine wichtige Rolle. Nur so kann die Position des führenden Premium-Carriers beibehalten werden.

Neben der Weiterentwicklung erhält 2009 insbesondere die Reaktionsfähigkeit auf die schwankende Nachfrageentwicklung einen besonderen Stellenwert. Dabei kommen Lufthansa die zuvor erläuterten Faktoren wie hohe Flexibilität in der Kapazitäts- und Erlösplanung sowie ihre weitgehend unbelastete Flotte zugute. Die eingeleiteten Kapazitätsreduzierungen und weiteren Maßnahmen zur Ergebnisstabilisierung werden 2009 greifen. Bei Bedarf werden sie ausgedehnt. Gleichwohl bleibt das Geschäftsjahr herausfordernd. Erlösausfälle durch eine deutlich nachlassende Nachfrage gehören ebenso zu den untersuchten Szenarien wie die Nutzung von Opportunitäten durch Marktaustritte von Wettbewerbern. Und auch 2009 werden die Entwicklung des Treibstoffpreises und die Möglichkeit der Kompensation entscheidenden Einfluss auf die Profitabilität des Geschäftsfelds haben.

Eine quantifizierte Prognose würde in dem aktuellen Umfeld volatiler Einflussparameter nur eine Momentaufnahme darstellen, so dass darauf zu diesem Zeitpunkt verzichtet werden soll. Das Geschäftsfeld Passagierbeförderung geht für 2009 jedoch von einem Umsatzrückgang und einem verminderten operativen Gewinn aus. Für 2010 besteht im Falle einer wirtschaftlichen Erholung wieder Potenzial für eine Stabilisierung von Umsatz und Ergebnis.



Geschäftsfeld

Logistik

2,9 Mrd.

Umsatz in EUR

164 Mio.

Operatives Ergebnis in EUR

Lufthansa Cargo hat das Geschäftsjahr 2008 trotz widriger Umstände äußerst positiv abgeschlossen und ihre Ziele übertroffen: Der Umsatz konnte weiter gesteigert und dadurch das zweitbeste operative Ergebnis seit der in 1994 erfolgten Verselbständigung im Lufthansa Konzern erzielt werden. Mit innovativen Produktideen hat Lufthansa Cargo zudem ihre Kundenbasis gestärkt und mit strategischen Projekten im In- und Ausland weitere Weichen auf dem Weg zur „Industry Leadership“ gestellt.



8.2 Geschäftsfeld Logistik

Logistik		2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 907	2 736	6,3
- davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	25	18	38,9
Operatives Ergebnis	Mio. €	164	136	20,6
Vergleichbare operative Marge	%	6,2	5,7	0,5 P.
Segmentergebnis	Mio. €	201	170	18,2
EBITDA	Mio. €	323	299	8,0
CVA	Mio. €	71	59	20,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	22	18	22,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 655	4 607	1,0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4 619	4 589	0,7
Fracht und Post	Tsd. t	1 696	1 805	- 6,0
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	12 584	12 236	2,8
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8 283	8 451	- 2,0
Nutzladefaktor	%	65,8	69,1	- 3,3 P.

8.2.1 Geschäftstätigkeit und Strategie

Lufthansa Cargo ist im Lufthansa Konzern der Dienstleister für das Logistikgeschäft. Die Gesellschaft mit Sitz in Kelsterbach gehört zu den größten Frachtfluggesellschaften der Welt und bietet ihren Kunden klar definierte Transportzeiten und hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandards.

Das Betätigungsfeld von Lufthansa Cargo erstreckt sich auf alle drei Luftfracht-Produktsegmente: das Standardsegment mit dem Produkt td.Pro, das Expresssegment mit td.Flash und das Spe-

zialsegment mit vier Competence Centern für den Transport von temperatursensiblen Produkten, lebenden Tieren, Luftpost und besonders wertvollen Gütern. Damit bietet Lufthansa Cargo logistische Zusatzleistungen, die das Kerngeschäft der Luftfracht sinnvoll ergänzen.

Ein weltumspannendes Netz und die hohe Frequenz der Flugverbindungen sind anerkannte Stärken von Lufthansa Cargo. Ihre Strategie zielt auf „Industry Leadership“ durch profitables und kontinuierliches Wachstum in allen Verkehrsgebieten. In diesem

Rahmen bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden nicht nur Kapazitäten auf den 19 eigenen MD11-Frachtern an, sondern auch auf den Boeing-Jumbos ihres chinesischen Joint Ventures Jade Cargo International und in den rund 400 Passagierflugzeugen der Lufthansa Passage Airlines. Darüber hinaus stehen Kapazitäten über Swiss WorldCargo, Lufthansa Cargo Charter Agency sowie weltweite Road Feeder Services per LKW zur Verfügung. Weitere Airline-Kooperationen unterhält Lufthansa Cargo mit Singapore Airlines Cargo, Japan Airlines Cargo, Air China Cargo und Lan Cargo. Insgesamt umfasst das Streckennetz von Lufthansa Cargo weltweit rund 300 Zielorte. Zukünftig kann Lufthansa Cargo weitere Kapazitäten auf Boeing 777-200F-Frachtflugzeugen ihres neuen Joint Ventures mit dem Partner DHL Express, der AeroLogic GmbH, anbieten.

Am wichtigsten Drehkreuz, dem Lufthansa Cargo Center am Flughafen Frankfurt, wird der Großteil des transportierten Frachtguts umgeschlagen. Ein weiteres Drehkreuz für die Frachterverkehre ist der Flughafen Leipzig/Halle, der zu den modernsten und leistungsfähigsten Drehkreuzen Deutschlands gehört und langfristige Planungs- und Investitionssicherheit für Lufthansa Cargo bietet. Mit Betriebsstart der AeroLogic GmbH im Jahr 2009 wird die Bedeutung des Flughafens weiter gesteigert.

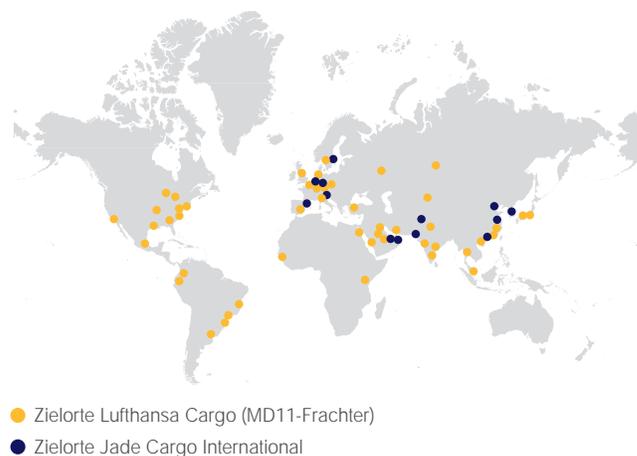
Ein weiterer strategischer Fokus liegt in der Stärkung des Marktzugangs in den chinesischen Wachstumsregionen. Bereits seit längerem hat sich Lufthansa Cargo in China erfolgreich mit einer Beteiligung am Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal (PACTL) positioniert. Auch in der stark wachsenden Wirtschaftsregion am chinesischen Perlfuss-Delta ist das Unternehmen durch die Beteiligung am International Cargo Center Shenzhen (ICCS) und mit ihren Anteilen an der Frachtfluggesellschaft Jade Cargo International gut aufgestellt. Nach Auslieferung des letzten Flugzeugs im Januar 2008 besteht die Flotte der Jade Cargo International aus sechs Boeing 747-400ER-Frachtflugzeugen. Seit Januar 2008 ist Lufthansa Cargo auch am Gelben-Fluss-Delta aktiv: Hier hat sie sich mit 46 Prozent an der Handlinggesellschaft Tianjin Aircargo Terminal Ltd. (TAT) und damit in der neuen chinesischen Boomregion am aufstrebenden Frachtdrehkreuz Tianjin beteiligt, das von Jade Cargo International bedient wird. Mit ihrem Engagement in China hat sich Lufthansa Cargo eine gute Ausgangsbasis geschaffen, um vom künftigen Wirtschaftswachstum zu profitieren und Verkehrsströme auch aus Asien heraus in andere Regionen bedienen zu können.

Bei der Luftpost setzt Lufthansa Cargo auf die enge Zusammenarbeit mit der Airmail Center Frankfurt GmbH, an der sie zu 40 Prozent beteiligt ist. Über deren modernste und leistungsfähigste Luftpostumschlag-Anlage Europas wickelt die Lufthansa Frachtochter einen Großteil ihres Postgeschäfts ab. Weltweit fliegt sie für rund 200 Postgesellschaften mehr als 44.000 Tonnen Luftpost jährlich.

8.2.2 Absatzmärkte und Wettbewerb

Lufthansa Cargo ist, gemessen an der transportierten Frachtmenge (FTKT), nach Korean Air Cargo die weltweit zweitgrößte Frachtfluggesellschaft. Zunehmender Wettbewerb entsteht auf dem gesamten Markt einerseits durch die stark wachsenden Fluggesellschaften aus der Golfregion, die über Deutschland den Mittleren Osten mit Nordamerika verbinden, andererseits durch neue Frachtfluggesellschaften aus den Ländern der GUS und China. Besonders in Asien, dem wichtigsten Markt von Lufthansa Cargo, ist der Wettbewerbsdruck rapide gestiegen. Dort sind hohe Überkapazitäten entstanden, die das Ungleichgewicht der Verkehrsströme zudem verstärkt haben.

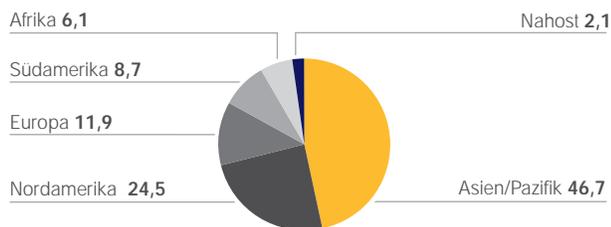
Standorte Lufthansa Cargo



Zu den wichtigsten Märkten gehören aufgrund ihres großen Umsatzanteils neben Asien vor allem Europa und Deutschland. Diese beiden Märkte bedient Lufthansa Cargo mit Frachtkapazitäten der Lufthansa Passage Airlines und LKW-Verkehren. Von den Drehkreuzen Frankfurt, München und Leipzig aus erreicht die Fracht von Lufthansa Cargo ihre Kunden in allen Teilen der Welt dank kurzer Transitzeiten meist noch über Nacht.

Für das Exportgeschäft aus Europa heraus sind auch Nord- und Südamerika mit einem Anteil an den Verkehrserlösen von rund 33 Prozent zentrale Märkte. Lufthansa Cargo hat daher 2008 ihre Kapazitäten in diesen Verkehrsgebieten ausgebaut. Vor dem Hintergrund der stark nachlassenden Wachstumsdynamik in der zweiten Jahreshälfte konnten diese jedoch nicht abgesetzt werden.

Logistik Verkehrserlöse nach Verkehrsgebieten in %



8.2.3 Vertrieb und Kunden

Die Zusammenarbeit mit den strategisch wichtigsten Großkunden wurde im Rahmen des „Global Partnership Program“ weiter intensiviert und vorangetrieben. Als neuer Global Partner konnte Ende 2008 der dänische Spediteur DSV gewonnen werden. Neben dem Ziel einer gemeinsamen Partizipation am weltweiten Wachstum des Luftfrachtmarktes ist insbesondere die verstärkte Kooperation und Verzahnung bei der Kapazitätsplanung sowie in operativen Prozessen und Systemen vorgesehen.

Ein weiterer Fokus von Lufthansa Cargo liegt auf dem zunehmend wichtiger werdenden Mittelstandssegment. Mehr als 100 Topkunden aus dieser Gruppe werden im „Business Partnership Program“ betreut.

Bei allen großen Kunden wird der Vertrieb flankierend über ein Global Account Management gesteuert. Der Verkauf erfolgt vorwiegend im Direktvertrieb, in einigen Regionen der Welt über Generalagenten. Lufthansa Cargo setzt aber auch besonders auf elektronische Buchungskanäle und plant auf diesem Gebiet weitere Steigerungsraten. Anfang 2009 wurden über diese Kanäle über 31 Prozent der Buchungen platziert. Damit wurden die Planungen übertroffen. Bis 2011 soll der Anteil sogar auf 50 Prozent steigen. Daneben beteiligt sich Lufthansa Cargo federführend an der IATA-Initiative „e-freight“ und hat 2008 als „Lead Carrier“ in Deutschland das Zeitalter für papierlosen Frachttransport eingeläutet. Seit dem erfolgreichen Auftakt auf der Strecke Frankfurt-Seoul wird das weltweite „e-freight“-Angebot sukzessive ausgeweitet.

8.2.4 Operative Entwicklung

Lufthansa Cargo hat ihr Angebot 2008 durch das erweiterte Streckennetz der Lufthansa Passage Airlines und neue Frachterdestinationen ausgeweitet. So wurden 2008 Peking, Mexiko und Toronto neu in den Flugplan aufgenommen. In Zusammenarbeit mit der Lufthansa Cargo Charter Agency wird zudem Curitiba/Brasilien neu angefliegen. Neben 19 eigenen Maschinen setzte Lufthansa Cargo im Berichtsjahr auch drei gecharterte Großraum- und zwei Kurzstreckenflugzeuge ein.

Jade Cargo International hat im Jahr 2008 die operative Stabilisierung erfolgreich abgeschlossen. Alle sechs Flugzeuge sind bereedert. Zur weiteren kommerziellen und finanziellen Stabilisierung hat Lufthansa Cargo im April 2008 die Verantwortung für den Vertrieb der Strecken ex Europa übernommen. Am 1. Januar 2009 wurde diese Zusammenarbeit mit der Übernahme des Vertriebs ex Asien durch Lufthansa Cargo weiter vertieft.

Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo

	Netto-Verkehrserlöse* in Mio. € Außenumsatz		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht-Tonnen- kilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in %	2008	Veränderung in P.
Europa	303	- 7,6	634	- 12,4	1 014	- 12,7	455	- 11,7	44,8	0,5
Amerika	848	12,8	483	- 3,6	5 191	9,3	3 398	- 0,3	65,5	- 6,2
Asien/Pazifik	1 193	4,5	466	- 2,3	5 340	- 0,2	3 808	- 3,6	71,3	- 2,6
Nahost/Afrika	210	3,5	114	10,7	1 038	6,5	622	7,4	59,9	0,5
Gesamtverkehr	2 553	5,3	1 696	- 6,0	12 584	2,8	8 283	- 2,0	65,8	- 3,3

* Ohne Extracharter.

Neben dem weiterhin intensiven Wettbewerb prägten 2008 insbesondere die extrem volatilen Treibstoffpreise und die ab der zweiten Jahreshälfte zunehmenden Rezessionsauswirkungen den Geschäftsverlauf. Insgesamt konnte Lufthansa Cargo sich in diesem widrigen Marktumfeld mit gezieltem Vertriebs-, Kapazitäts- und Kostenmanagement weiterhin gut behaupten.

Während die erste Hälfte des Berichtsjahres davon gekennzeichnet war, dass sich Menge und Auslastung positiv entwickelten, konnten die Kapazitäten im zweiten Halbjahr infolge der beginnenden Rezession nicht mehr vollständig abgesetzt werden. Bereits zu Beginn der traditionell starken Geschäftsphase (ab Anfang September) wurden die Auswirkungen der schwachen Weltwirtschaft erkennbar, die Absatzzahlen lagen deutlich unter den Vorjahreswerten. Im Gesamtjahr ging die Auslastung insgesamt um 3,3 Prozentpunkte zurück. In den Verkehrserlösen spiegelten sich in diesem Umfeld einerseits fallende Durchschnittserlöse in den Basisraten und andererseits stark ansteigende Erlöse aus den Treibstoffzuschlägen wider. Trotz des schwachen Umfeldes und der gesunkenen Nachfrage konnten die Verkehrserlöse um insgesamt 5,3 Prozent gesteigert werden.

Positiv entwickelte sich der Verkehr nach und besonders von Amerika im ersten Halbjahr. Negative Kurseffekte aus dem US-Dollar und rückläufige Mengen konnten auf der Ratenseite überkompensiert werden. Insgesamt gelang es jedoch nicht, die Auslastung über das Jahr 2008 zu stabilisieren. Diese ging um 6,2 Prozentpunkte zurück. Die Verkehrserlöse hingegen stiegen und lagen 12,8 Prozent über dem Vorjahreswert.

Im Verkehrsgebiet Europa wurde das Angebot im Vorjahresvergleich um 12,7 Prozent reduziert, was die Auslastung stabilisierte. Die Verkehrserlöse gehen jedoch um 7,6 Prozent zurück.

Unterschiedlich haben sich die Verkehrsströme von und nach Asien entwickelt. Dies war zurückzuführen auf die deutliche konjunkturelle Abkühlung in dieser Region. Zusätzlich war Asien gekennzeichnet von einer strukturellen und weiter zunehmenden Unpaarigkeit der Verkehrsströme. Der Absatzrückgang konnte

auch durch das angepasste Angebot nicht ausgeglichen werden, somit sank die Auslastung um 2,6 Prozentpunkte. Rückläufige Durchschnittserlöse und negative Währungseffekte wurden durch steigende Treibstoffzuschläge kompensiert, die Verkehrserlöse stiegen um 4,5 Prozent.

8.2.5 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

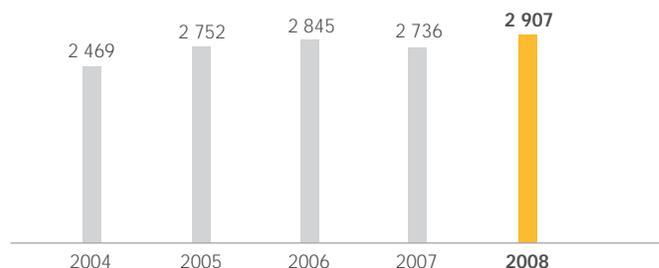
Umsatz und Erträge Im Berichtszeitraum stieg der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR an. Wesentlicher Bestandteil der Umsatzerlöse sind die Verkehrserlöse. Sie erhöhten sich um 6,5 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR. Die Währung hatte einen dämpfenden Effekt von 3,6 Prozent. Angesichts der bereits erwähnten Entwicklung der Basisraten und gestiegener Erlöse aus Treibstoffzuschlägen wirkte sich der Preiseinfluss insgesamt mit +13,3 Prozent aus.

Die Fracht-Chartererlöse, im Wesentlichen aus der DHL-Kooperation, erhöhten sich ebenfalls als Folge gestiegener Treibstoffzuschläge um 37,8 Mio. EUR auf 352,1 Mio. EUR.

Die sonstigen operativen Erträge kletterten gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 19,6 Mio. EUR auf 101,2 Mio. EUR, ein Plus von 24,1 Prozent. Diese Steigerung resultierte überwiegend aus bewerteten Fremdwährungspositionen. Zusätzlich fallen hierunter Versicherungsleistungen und Erträge aus Personalüberlassungen.

Die operativen Gesamterlöse erhöhten sich insgesamt um 6,7 Prozent auf 3 Mrd. EUR.

Umsatz Logistik in Mio. €



Aufwendungen Die operativen Aufwendungen stiegen insgesamt um 162,2 Mio. EUR auf 2,8 Mrd. EUR an. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutete dies ein Plus von 6,0 Prozent. Sie setzten sich wie folgt zusammen:

Der Materialaufwand stieg um 9,5 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR. Der Treibstoffaufwand als wesentlicher Kostentreiber kletterte gegenüber dem Vorjahr um 21,1 Prozent auf 573 Mio. EUR. Maßgebend hierfür waren die im Jahr 2008 auf Rekordniveau gestiegenen Treibstoffpreise, die nicht mehr durch entsprechende Sicherungen abgefangen werden konnten.

Zudem wuchs der Charteraufwand um 8,6 Prozent auf 923 Mio. EUR. Zum Anstieg dieser Aufwandsposition führten im Wesentlichen zusätzliche Kapazitäten der Lufthansa Passage Airlines sowie gestiegene Treibstoffkosten.

Wegen mengen- und währungsbedingt niedrigerer Lande- und Abfertigungsgebühren lagen dagegen die Gebühren insgesamt mit 291 Mio. EUR unter dem Vorjahresniveau (-3,0 Prozent).

Der Technikaufwand stieg um 4,5 Prozent auf 140 Mio. EUR. Dies war vor allem Folge eines erhöhten Wartungsbedarfs aufgrund des gestiegenen Durchschnittsalters der MD11-Flotte.

Der Personalaufwand sank um 0,6 Prozent auf 332 Mio. EUR. Ausschlaggebend waren vor allem der verminderte Zuführungsbedarf für Rückstellungen zur Altersteilzeit und für die Alters- und Übergangsvorsorge sowie reduzierte Rückstellungen für Urlaub und Gleitzeit des Bodenpersonals. Hierdurch konnte die zum 1. Juli 2008 wirksame Tarifierhöhung zunächst kompensiert werden. Die Mitarbeiteranzahl bewegte sich leicht über Vorjahresniveau. Im Jahresdurchschnitt 2008 waren 4.619 Mitarbeiter bei Lufthansa Cargo beschäftigt, das waren 30 Mitarbeiter mehr als im Vorjahreszeitraum.

Die Abschreibungen gingen um 3,9 Prozent auf 123 Mio. EUR zurück. Hier wirkte sich die Abschreibungsdegression für gebrauchte Flugzeuge aus.

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 5 Mio. EUR (-1,3 Prozent) auf 379 Mio. EUR. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gesunkenen Agenturprovisionen und niedrigeren Versicherungs-, Miet- und Erhaltungsaufwendungen.

Aufwendungen Logistik

	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2 010	1 836	9,5
- davon Treibstoff	573	473	21,1
- davon Gebühren	291	300	- 3,0
- davon Charter	923	850	8,6
- davon Technikleistungen	140	134	4,5
Personalaufwand	332	334	- 0,6
Abschreibungen	123	128	- 3,9
Sonstiger operativer Aufwand	379	384	- 1,3

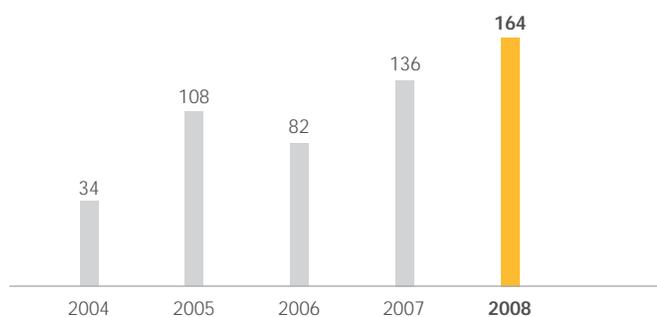
Ergebnis Lufthansa Cargo konnte sich trotz des zunehmend schwierigen Marktumfelds im Geschäftsjahr 2008 sehr gut behaupten und dank ihres gezielten Vertriebs-, Kapazitäts- und Kostenmanagements das gute operative Ergebnis des Vorjahres noch einmal verbessern. 2008 erzielte sie einen operativen Gewinn von 164 Mio. EUR, ein Plus von 28,4 Mio. EUR (+20,6 Prozent). Die vergleichbare operative Marge erhöhte sich in Folge um 0,5 Prozentpunkte auf 6,2 Prozent.

Das Segmentergebnis verbesserte sich um 31 Mio. EUR auf 201 Mio. EUR. Darin enthalten ist neben dem operativen Ergebnis auch das Ergebnis der Equity-Bewertung in Höhe von 16,9 Mio. EUR. Es liegt um 2,0 Mio. EUR über dem Vorjahreswert und spiegelt im Wesentlichen die Beteiligung an der Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd. (PACTL) wider.

Segmentinvestitionen Die Investitionstätigkeit bewegte sich im Berichtszeitraum mit 22 Mio. EUR um 4 Mio. EUR (+22,2 Prozent) über Vorjahresniveau. Die zusätzlichen Mittel wurden vor allem für den Kauf neuer Betriebs- und Geschäftsausstattungen, wie etwa Kühlcontainer und Paletten, verwendet.

Mehrperiodenübersicht über die Ertragslage In den vergangenen Jahren konnte Lufthansa Cargo trotz unterschiedlicher Wachstumsraten eine positive Entwicklung der Profitabilität erreichen. Durch den Ausbau ihrer strategischen Partnerschaften mit den Global Partners sowie durch die sinnvolle Erweiterung und die gezielte Steuerung der Produktionsplattformen hat sich Lufthansa Cargo zukunftsorientiert aufgestellt. 2008 wurden die Prozesse hinsichtlich Effizienz und Qualität optimiert und die Mitarbeiter weiter qualifiziert. Unterstützt wurde die kapitalschonende Entwicklung weiterhin durch den Ausbau von Partnergesellschaften, die Ausgliederung von Unternehmensteilen und die Gründung von Unternehmensbeteiligungen. All diese Maßnahmen haben letztlich dazu geführt, dass auch 2008, trotz der bereits spürbaren Nachfrageschwäche, noch eine erhebliche Ergebnissteigerung erzielt werden konnte.

Operatives Ergebnis Logistik in Mio. €



8.2.6 Ausblick

Die globale Wirtschaftskrise hat im letzten Quartal des Jahres 2008 gerade den weltweiten Luftfrachtverkehr massiv beeinflusst. Dieser sank im Dezember um mehr als 22 Prozent. Die anhaltende Nachfrageschwäche sorgt für einen nur sehr verhaltenen Ausblick für das Jahr 2009. Dabei geht Lufthansa Cargo davon aus, dass der Rückgang des Ölpreises weiterhin von der abnehmenden Nachfrage übertroffen wird. Ein Ende der schlechten Lage der Weltwirtschaft ist derzeit noch nicht in Sicht.

Der Fokus von Lufthansa Cargo wird daher zunächst auf ergebnissichernden Maßnahmen liegen. Darüber hinaus wird der Aufbau des gemeinsamen Joint Ventures mit DHL Express, AeroLogic GmbH, weiter vorangetrieben. Trotz des schwachen Marktumfelds sollen aber auch weiterhin Opportunitäten genutzt werden, wie durch den im Februar 2009 neu aufgelegten Frachterdienst mit Flugzeugen vom Typ MD11 von Mailand-Malpensa nach New York und Chicago. Mit diesem neuen Frachterdienst kann Lufthansa Cargo ihre führende Position in Italien weiter ausbauen.

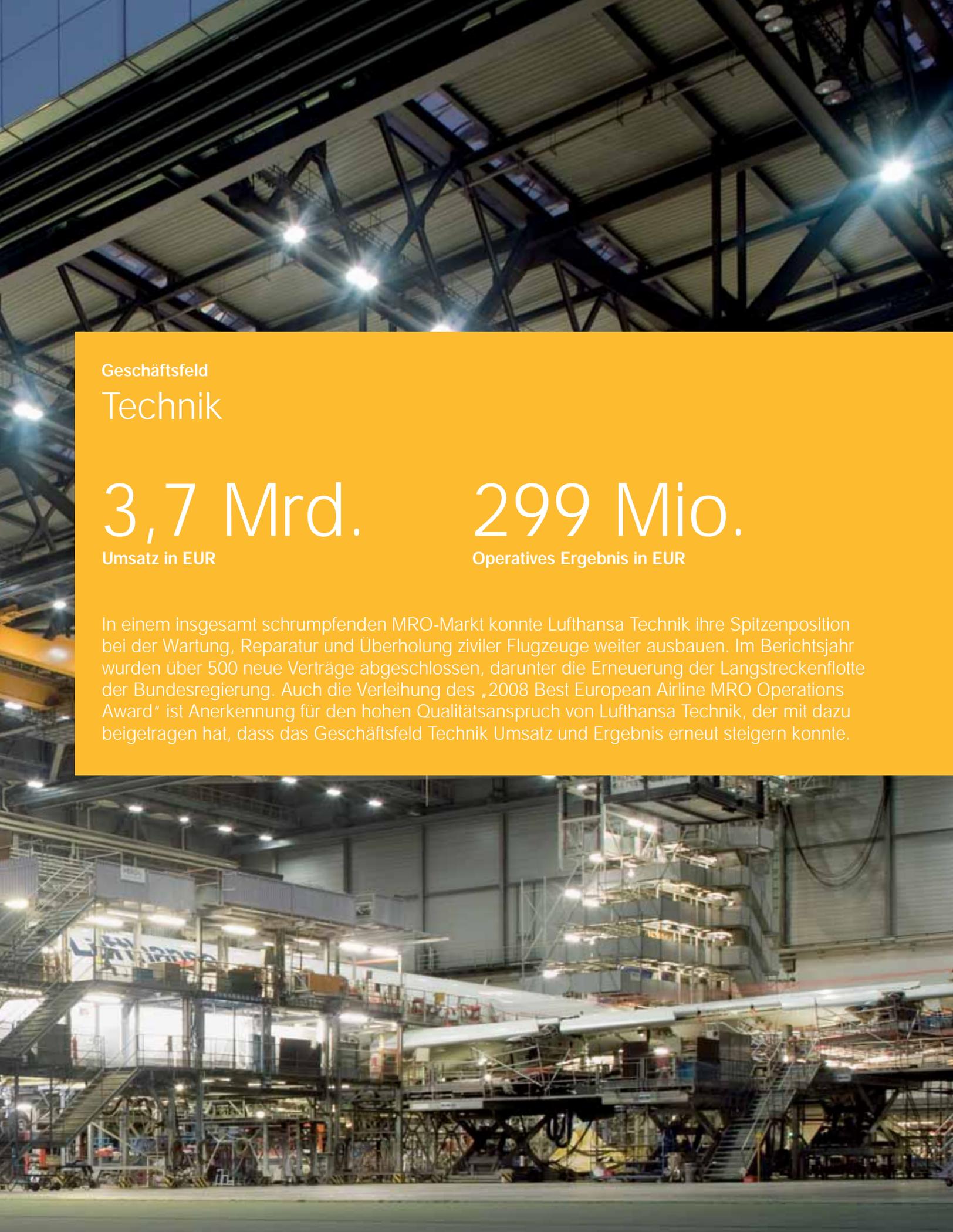
Die zunehmenden Rezessionsauswirkungen haben bei Lufthansa Cargo bereits im Dezember 2008 zur Entscheidung für massive Kapazitätsanpassungen geführt, die sich bereits seit Anfang 2009 auswirken. Mit Wirkung vom 1. Januar 2009 wurden die Frachterkapazitäten um rund 10 Prozent reduziert. Gleichzeitig wurde die erste Stufe eines Maßnahmenkataloges zur Ergebnissicherung eingeführt. Mangels Anzeichen für eine Nachfrageerholung wurden diese Maßnahmen Ende Januar 2009 ausgeweitet und die Frachterkapazitäten um weitere 10 Prozent reduziert. Die zweite Stufe des Kostensenkungsprogramms trat am 1. Februar 2009 in Kraft. Damit werden Ausgaben für Projekte und sonstige Aktivitäten streng hinsichtlich ihrer absoluten betrieblichen Notwendigkeit überprüft. Vorstand und Betriebsrat haben sich darüber hinaus auf die Beantragung von Kurzarbeit verständigt. Zudem sollen weitere Möglichkeiten genutzt werden, die zur Erhaltung der wirtschaftlichen Stabilität von Lufthansa Cargo beitragen können.

Trotz der eingeleiteten Maßnahmen erwartet der Lufthansa Cargo Vorstand aufgrund des extrem schwierigen Umfelds für das Geschäftsjahr 2009 einen spürbaren Umsatzeinbruch und ein deutlich schlechteres operatives Ergebnis gegenüber dem Vorjahr. Sollte die weltwirtschaftliche Entwicklung 2010 wieder anziehen, kann auch wieder mit einer Stabilisierung von Umsatz und Ergebnis gerechnet werden.

Technik

Lufthansa





Geschäftsfeld

Technik

3,7 Mrd.

Umsatz in EUR

299 Mio.

Operatives Ergebnis in EUR

In einem insgesamt schrumpfenden MRO-Markt konnte Lufthansa Technik ihre Spitzenposition bei der Wartung, Reparatur und Überholung ziviler Flugzeuge weiter ausbauen. Im Berichtsjahr wurden über 500 neue Verträge abgeschlossen, darunter die Erneuerung der Langstreckenflotte der Bundesregierung. Auch die Verleihung des „2008 Best European Airline MRO Operations Award“ ist Anerkennung für den hohen Qualitätsanspruch von Lufthansa Technik, der mit dazu beigetragen hat, dass das Geschäftsfeld Technik Umsatz und Ergebnis erneut steigern konnte.



8.3 Geschäftsfeld Technik

Technik		2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 717	3 571	4,1
- davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	1 501	1 386	8,3
Operatives Ergebnis	Mio. €	299	293	2,0
Vergleichbare operative Marge	%	8,8	8,7	0,1 P.
Segmentergebnis	Mio. €	329	319	3,1
EBITDA	Mio. €	425	406	4,7
CVA	Mio. €	188	205	- 8,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	122	194	- 37,1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	19 804	18 892	4,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	19 199	18 733	2,5

8.3.1 Geschäftsfeldtätigkeit und Strategie

Lufthansa Technik ist der weltweit führende Anbieter von Leistungen zur Wartung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) von zivilen Flugzeugen. Die Technikgruppe ist in sechs Produktdivisionen gegliedert: Wartung, Flugzeugüberholung, Triebwerke, Geräte, Fahrwerke sowie die Erstausrüstung und Wartung von VIP-Flugzeugen. Als Vollsortimenter bietet sie von der Einzelreparatur eines Gerätes bis zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten mit Reservetriebwerken und -komponenten unterschiedlich gestaffelte Produkte und Produktkombinationen an.

Wichtigster Standort für den Instandhaltungsbetrieb mit der Flugzeugüberholung, Erstausrüstung, Triebwerks- und Geräteinstandhaltung, für das Logistikzentrum sowie für den Entwicklungs- und

Herstellerebetrieb ist Hamburg. Die größten Wartungsstationen sind Frankfurt, München und Berlin, weitere Stationen existieren an allen größeren deutschen Flughäfen und 50 weiteren Standorten in aller Welt. In den vergangenen Jahren hat Lufthansa Technik gezielt neue Beteiligungen und Standorte entwickelt. Damit verfolgt sie das Ziel, ihr Produktportfolio markt- und kundenspezifisch zu ergänzen und zu erweitern sowie Dienstleistungen, die am Standort Deutschland nicht mehr wirtschaftlich zu erbringen sind, an kostengünstigere Standorte zu verlagern.

Zum Lufthansa Technik Verbund gehören weltweit 32 technische Instandhaltungsbetriebe. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 56 Gesellschaften beteiligt. Hierzu zählt seit 2008 auch der Triebwerksüberholungsbetrieb der Qantas Airways Ltd. in

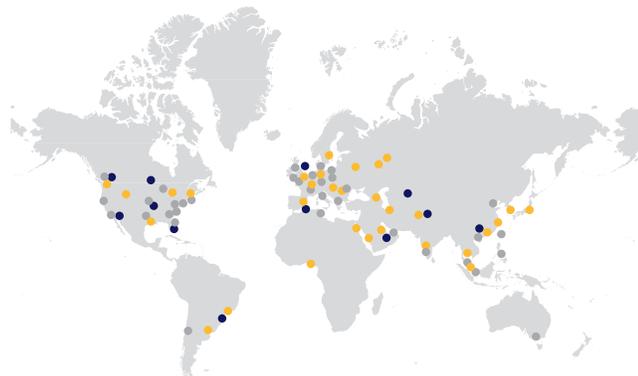
Melbourne (Australien). Lufthansa Technik übernahm die komplette technische Betreuung der GE und CFM 56 Triebwerke aller Flotten von Qantas. Gleichzeitig beteiligte sie sich im Rahmen dieses Vertrages mit 50 Prozent an der Triebwerksüberholungsgesellschaft, die seit dem 16. Dezember 2008 als Lufthansa Technik Qantas Engineering firmiert, und übernahm den operativen Betrieb.

In der Schweiz ist Lufthansa Technik Switzerland am 1. Oktober 2008 gestartet. Im früheren Technikbetrieb der SWISS am Flughafen Basel/Mulhouse warten und betreuen knapp 500 Techniker und Ingenieure neben den Regionalflugzeugen der SWISS und weiterer Kunden künftig auch größere VIP-Flugzeuge der Boeing 737- und der Airbus A320-Familien. Damit erweitert die Technikgruppe ihre Kapazitäten für die technische Betreuung von VIP- und Geschäftsflugzeugen im europäischen Markt.

In Bulgarien hat Lufthansa Technik ein neues Unternehmen zur Flugzeugüberholung eröffnet. Lufthansa Technik Sofia, ein Joint Venture von Lufthansa Technik (80 Prozent) und der Bulgarian Aviation Group (20 Prozent), ist am Flughafen der bulgarischen Hauptstadt angesiedelt. Mehr als 350 hoch qualifizierte Mitarbeiter werden dort Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge von Airbus und Boeing überholen.

Die Hamburger Luftfahrtindustrie konnte sich mit der ganzheitlichen Strategie „Neues Fliegen“, an der Lufthansa Technik mit verschiedenen Projekten zum Thema „Neue MRO“ wesentlich beteiligt ist, unter 38 Bewerbern beim bundesweiten und branchenübergreifenden Spitzencluster-Wettbewerb der Bundesregierung durchsetzen. Damit können in den nächsten Jahren etwa 40 Mio. EUR Forschungsgelder in die Hansestadt fließen.

Standorte Lufthansa Technik



- Größte Wartungsstationen
- Größte Beteiligungen
- Vertriebsrepräsentanzen

8.3.2 Absatzmärkte und Wettbewerb

Der weltweite Markt für technische Dienstleistungen an Verkehrsflugzeugen hatte im Jahr 2008 ein geschätztes Volumen von 42 Mrd. USD. Dieser Markt definiert sich vor allem durch festgelegte Routineprüfungen, die von den Fluggesellschaften zu rund 40 Prozent selbst erbracht und zu rund 60 Prozent extern vergeben werden.

Während sich das MRO-Segment bis zur Jahresmitte 2008 weiter auf einem Wachstumspfad befand, schlugen die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise und die damit verbundenen verringerten Flugbewegungen und Insolvenzen von Fluggesellschaften immer stärker auch auf die weltweite Nachfrage nach MRO-Leistungen durch. Zwar wurden 2008 zahlreiche neue Flugzeuge in Betrieb genommen und die Anzahl der Verkehrsflugzeuge erhöhte sich auf insgesamt 19.600, allerdings stieg auch die Zahl der geparkten Flugzeuge deutlich um 1.190 auf 2.400. Da es sich hierbei

Produktdivisionen von Lufthansa Technik

Lufthansa Technik



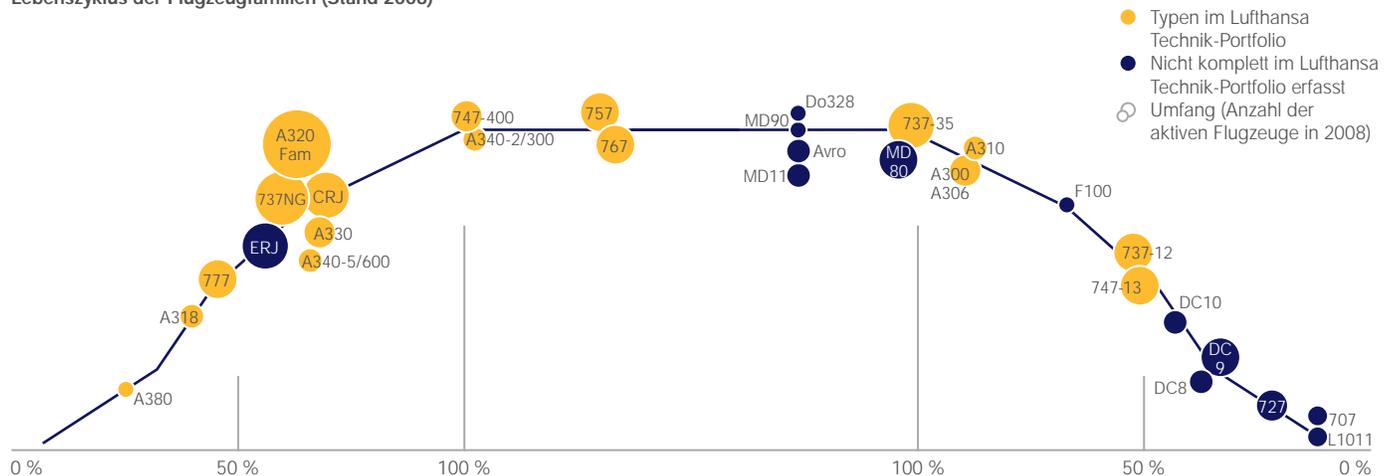
in der Regel um ältere, wartungsintensivere Flugzeuge handelt, ging in Summe mehr MRO-Nachfrage verloren, als neu hinzugekommen ist. Der weltweite MRO-Markt schrumpfte daher erstmals seit 2003 um ca. 1 Mrd. USD. Aufgrund ihres modernen Produktportfolios blieb der für Lufthansa Technik relevante Markt mit einem Volumen von rund 34 Mrd. USD konstant. Dennoch sind, stärker als nach dem 11. September 2001, von diesem Abschwung auch Kunden und Flugzeugmuster des Lufthansa Technik Portfolios betroffen. Folgen waren erste Umsatzverluste sowie Ergebnisausfälle durch Kundeninsolvenzen und Wertberichtigungen auf Forderungen. Dennoch konnte Lufthansa Technik 2008 aufgrund des breiten Produktspektrums und ihrer dreifachen Zertifizierung als Instandhaltungs-, Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb ihre Position als Weltmarktführer mit einem Marktanteil von über 15 Prozent erneut bestätigen.

Lufthansa Technik steht im intensiven Wettbewerb mit den Flugzeug-, Triebwerks- und Geräte-OEMs (Original Equipment Manufacturer), aber auch mit ebenfalls MRO-Leistungen anbietenden Fluggesellschaften wie zum Beispiel Air France-KLM sowie mit unabhängigen Anbietern (etwa ST AERO). Dieser Wettbewerb wird sich erwartungsgemäß noch verschärfen, denn im Markt treffen neue MRO-Kapazitäten auf eine sinkende Nachfrage, wodurch sich der Preisdruck weiter intensivieren wird.

8.3.3 Vertrieb und Kunden

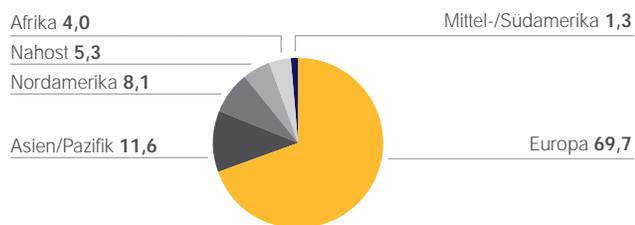
Lufthansa Technik betreut mehr als 660 Kunden weltweit. Neben Fluggesellschaften und VIP-Jet-Betreibern gehören hierzu auch Flugzeug-Leasinggesellschaften. Dabei generiert sie unverändert die Mehrheit ihres Umsatzes mit Kunden außerhalb des Lufthansa Konzerns. Im Jahr 2008 sank dieser Anteil währungsbedingt und infolge der hohen Einlastung aus den Konzerngesellschaften leicht auf 59,6 Prozent (Vorjahr: 61,2 Prozent). Europa einschließlich der GUS-Staaten stellt für Lufthansa Technik unverändert die wichtigste Absatzregion dar. Der Umsatzanteil lag 2008 bei rund 70 Prozent. Es folgt Asien mit knapp 12 Prozent. Die Regionen Nahost/Afrika und Amerika waren jeweils für rund 9 Prozent des Umsatzes verantwortlich.

Lebenszyklus der Flugzeugfamilien (Stand 2008)



% = prozentualer Anteil der aktiven Flugzeuge in 2008 zum erwarteten Gesamtbestand.

Technik Umsatz nach Regionen in %



Der Verkauf der MRO-Leistungen erfolgt vorrangig zentral über den Direktvertrieb. Einzelprodukte werden jedoch auch dezentral verkauft. Der Vertrieb ist regional gegliedert, große und wichtige Kunden werden von Key Accounts – teilweise direkt vor Ort – betreut. Gleichzeitig wird das E-Marketing durch ein Kundenportal, auf dem alle Informationen und Neuerungen bereitgestellt sind, vorangetrieben. Auch über Printmedien, eigene Fachkonferenzen und internationale Fachmessen werden Kundenkontakte gefestigt und ausgeweitet. So stellte Lufthansa Technik speziell für Leasinggesellschaften einen neuen Service auf der Fachmesse MRO Europe vor. Das „Aircraft Leasing & Trading Support-Produkt“ ermöglicht ein modulares und individuell zusammengestelltes Programm an Leistungen als Komplettlösung zur Werterhaltung der Flotte sowie zur Liegezeitenoptimierung.

Darüber hinaus hat Lufthansa Technik weitere innovative und an den Kundenbedürfnissen ausgerichtete Produkte vorgestellt. Hierzu zählt unter anderem „Cycle Engine Wash“, eine neue Methode, Triebwerke schnell und effektiv zu waschen. Das neue Verfahren erhöht die Leistungsfähigkeit des Triebwerks, so dass Kosten gesenkt werden und die Umwelt aufgrund des anschließend geringeren CO₂-Ausstoßes geschont wird. Bei einer Boeing 747-400 können hierdurch im Jahr rund zehn Tonnen Treibstoff und über 500 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden. Mit dem Produkt „TOM“ (Technical Operations Management) bietet Lufthansa Technik die komplette technische Abwicklung des Flugbetriebs für ihre Kunden an. Dabei übernimmt Lufthansa Technik in einer strategischen Partnerschaft die volle Verantwortung für die Wartung der Flugzeuge am Hub des Kunden (Line Maintenance), das Wartungssteuerungszentrum (Maintenance Control Center) und das MRO-Vertragsmanagement.

Die Stellung der Lufthansa Technik Gruppe im MRO-Markt zeigt sich auch in der Verleihung des „2008 Best European Airline MRO Operation Award“. Basierend auf Kundenbefragungen hat das renommierte amerikanische Fachmagazin „Aviation Week“ Lufthansa Technik hiermit für ihren anhaltenden Markterfolg, den Einsatz im Umweltbereich sowie für die Investitionen in Forschung und Entwicklung ausgezeichnet.

8.3.4 Operative Entwicklung

2008 wurden 502 zusätzliche Verträge mit einem erwarteten Umsatzvolumen von 491 Mio. EUR für das Jahr 2008 abgeschlossen. Bezogen auf die Gesamtlauzeit dieser Verträge konnte Lufthansa Technik mit 3,2 Mrd. EUR einen neuen Höchststand erreichen und die Kundenbasis um weitere 37 auf weltweit 668 Kunden erweitern.

So beauftragte die irische Fluggesellschaft Aer Lingus Lufthansa Technik mit der Komponenten-Versorgung ihrer wachsenden Airbus-Flotte. Der Zehnjahres-Vertrag beinhaltet Geräte- und Komponentenservices für aktuell 34 Flugzeuge der Airbus A320-Familie und neun A330. Das Vertragsvolumen liegt bei mehr als 90 Mio. EUR. Lufthansa Technik und Norwegian Air Shuttle unterzeichneten einen Vertrag zur Überholung von mehr als 100 Triebwerken. Danach wird Lufthansa Technik die Betreuung der Triebwerke von insgesamt 53 Boeing 737NG der norwegischen Fluggesellschaft und weiterer sieben Reservetriebwerke übernehmen. Mit National Air Services aus Saudi-Arabien wurde ein Fünf-Jahres-Vertrag über einen Total Component Support TCS für bis zu 40 Flugzeuge abgeschlossen. Das Abkommen enthält auch Leistungen für mehrere VIP- und Businessjets. Einen großen Erfolg konnte Lufthansa Technik auch auf dem nordamerikanischen Markt vermelden: Mit UPS wurde ein Fünf-Jahres-Vertrag zur Überholung von 51 MD11-Triebwerken geschlossen.

Des Weiteren wurde Lufthansa Technik vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung als Generalunternehmer zur Erneuerung der Langstreckenflotte der Flugbereitschaft der Bundesregierung ausgewählt. Die Partner haben einen Vertrag über die Lieferung von zwei gebrauchten Airbus A340-300 aus der Lufthansa Flotte, deren Grundüberholung und Ausstattung mit einer VIP-Kabine unterschrieben. Weitere Vertragsinhalte sind die Erstausrüstung mit Ersatzteilen und den nötigen Bodengeräten sowie die Erstausbildung für Piloten und Techniker der Luftwaffe.

Ein Jahr nach Auslieferung des weltweit ersten Airbus A318 Elite mit einem VIP- und Geschäftsreise-Interieur liegt Lufthansa Technik mit einem der umfangreichsten Completion-Programme der Luftfahrtindustrie exakt auf Kurs. Verträge über die Ausstattung von insgesamt zwölf A318 Elite sind unterzeichnet und über eine Anzahl weiterer Flugzeuge wird zurzeit verhandelt. Lufthansa Technik erweitert dafür ihre Kapazitäten bei der amerikanischen Tochtergesellschaft Bizjet in Tulsa, Oklahoma. Dort werden ab 2009 Kabinen der A318 Elite individuell ausgestattet.

Auch ihre Infrastruktur hat die Technikgruppe 2008 weiter optimiert. In Hamburg wurde Ende 2008 die neue Halle zur Triebwerksüberholung fertiggestellt. Mit der Eröffnung der A380-Wartungshalle in Frankfurt ist Lufthansa Technik darüber hinaus an ihrem zentralen Wartungsstandort für die technische Betreuung des künftigen Flaggschiffs der Lufthansa Flotte und aller Großraumflugzeuge optimal gerüstet. Nachdem der erste Bauabschnitt fertig gestellt ist, können jetzt auf 25.000 Quadratmeter Hallenfläche zwei Airbus A380 oder drei Boeing 747 gleichzeitig gewartet werden. Der größte Hangar steht jedoch in Peking: Die 350 Meter lange und 110 Meter breite Wartungshalle der AMECO, des Joint Ventures von Air China und Lufthansa, bietet ab sofort Platz für technische Arbeiten an bis zu vier Airbus A380 und anderen Großraumflugzeugen. In Europa hat Lufthansa Technik darüber hinaus eine zusätzliche Halle bei der bislang auf Kurzstreckenflugzeuge spezialisierten Lufthansa Technik Malta eröffnet. Wo bislang fast 300 C-Checks an Boeing 737 und Airbus A320 durchgeführt wurden, können nun auch große Checks an Airbus Großraumflugzeugen der A330/A340-Familie angeboten werden.

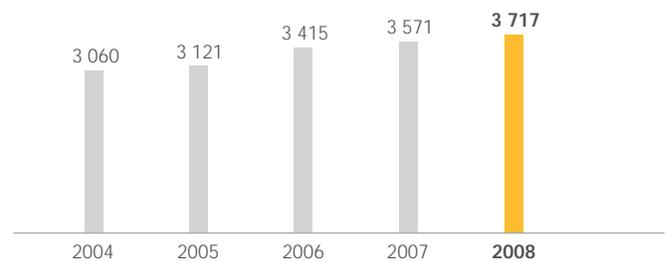
8.3.5 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz und Erträge Lufthansa Technik konnte in einem insgesamt schrumpfenden Markt ihre Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 Prozent auf 3,7 Mrd. EUR erhöhen. Der Umsatz mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns wuchs dabei um 115 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR (+8,3 Prozent), insbesondere die Erlöse mit den Lufthansa Passage Airlines und Germanwings erhöhten sich deutlich. Die Umsatzentwicklung mit konzernexternen Kunden litt hingegen unter dem Wertverlust des US-Dollars, konnte aber trotzdem um 31 Mio. € (+1,4 Prozent) auf 2,2 Mrd. EUR gesteigert werden.

Infolge geringerer aktivierter Eigenleistungen gingen die operativen sonstigen Erträge um 7,1 Prozent auf 156 Mio. EUR zurück.

Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete operative Gesamterträge in Höhe von 3,9 Mrd. EUR – ein Plus von 3,6 Prozent gegenüber Vorjahr.

Umsatz Technik in Mio. €



Aufwendungen Die operativen Aufwendungen stiegen um 128 Mio. EUR (+3,7 Prozent) auf 3,6 Mrd. EUR. Die Entwicklung des Materialaufwands war rückläufig. Er sank 2008 um 0,9 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Neben der Entlastung durch den gesunkenen US-Dollarkurs spiegeln sich hierin vor allem die Anstrengungen der Technikgruppe wider, mit optimierten Prozessen und niedrigeren Kosten die Wettbewerbsfähigkeit kontinuierlich zu verbessern.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 1,8 Prozent auf 1 Mrd. EUR. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Geschäftsfeld Technik wuchs gegenüber dem Vorjahr durch die Integration von Lufthansa Technik Switzerland und durch den Personalaufbau der Lufthansa Technik AG um 2,5 Prozent auf 19.199.

Die Abschreibungen nahmen 2008 nur um 1 Mio. EUR auf 84 Mio. EUR zu.

Der größte Zuwachs entfiel auf den sonstigen operativen Aufwand, der um 126 Mio. EUR (+24,0 Prozent) auf 652 Mio. EUR anstieg. Hier schlugen sich insbesondere Forderungsausfälle bei insolventen Kunden, stichtagsbedingte Kursverluste und höhere Kosten für die Instandhaltung von Gebäuden und für Fremdpersonal nieder.

Aufwendungen Technik			
	2008	2007	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Materialaufwand	1 828	1 845	- 0,9
- davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 165	1 158	0,6
- davon Fremdleistungen	523	524	- 0,2
Personalaufwand	1 010	992	1,8
Abschreibungen	84	83	1,2
Sonstiger operativer Aufwand	652	526	24,0

Ergebnis Trotz des schwierigen Marktumfelds konnte das Geschäftsfeld Technik sein operatives Ergebnis um 2 Prozent auf 299 Mio. EUR weiter verbessern. Die vergleichbare operative Marge blieb mit 8,8 Prozent (+0,1 Prozentpunkte) konstant auf hohem Niveau.

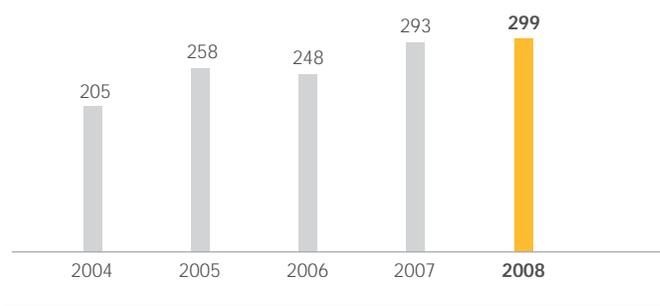
Die übrigen Segmenterträge stiegen infolge aufgelöster Rückstellungen um 12 Mio. EUR auf 29 Mio. EUR. In den übrigen Segmentaufwendungen spiegelt sich die Zuführung zum Pensionsfonds von Lufthansa Technik Switzerland in Höhe von 4 Mio. EUR wider.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung sank um 4 Mio. EUR auf 6 Mio. EUR. Verantwortlich hierfür waren vor allem geringere Gewinne von AMECO und höhere Verluste bei anderen Beteiligungen. Mit 329 Mio. EUR lag das Segmentergebnis insgesamt um 10 Mio. EUR (+3,1 Prozent) über dem Vorjahreswert.

Segmentinvestitionen Die Segmentinvestitionen sanken um 72 Mio. EUR (-37,1 Prozent) auf 122 Mio. EUR. Sie betrafen im Wesentlichen den Kauf neuer Maschinen und technischer Anlagen. Der deutliche Rückgang resultierte aus dem hohen Vorjahresniveau, das vor allem im Zusammenhang mit dem Bau der A380-Wartungshalle in Frankfurt und dem Kauf zusätzlicher Reservetriebwerke stand.

Mehrperiodenübersicht über die Ertragslage Lufthansa Technik konnte in den vergangenen fünf Jahren trotz unterschiedlicher wirtschaftlicher Rahmenbedingungen durch stetiges Umsatzwachstum, konsequentes Kostenmanagement, eine erweiterte Produktpalette und einen internationalisierten Produktionsverbund ihr operatives Ergebnis um insgesamt nahezu 50 Prozent steigern.

Operatives Ergebnis Technik in Mio. €



8.3.6 Ausblick

Das für die nächsten fünf Jahre durchschnittlich erwartete MRO-Wachstum wurde jüngst von 3,1 Prozent auf 2,2 Prozent nach unten korrigiert. Das Produktportfolio von Lufthansa Technik, das überwiegend moderne Muster enthält, wird dagegen voraussichtlich um 3,0 Prozent pro Jahr wachsen. Gleichzeitig kommen jedoch neue MRO-Kapazitäten in den Markt. Der bereits bestehende intensive Wettbewerb und der damit verbundene Preis- und Kostendruck werden sich deshalb weiter verstärken und den ohnehin hohen Margendruck durch die Fluggesellschaften noch zusätzlich erhöhen.

Für Lufthansa Technik liegt nach dem internationalen Wachstum 2008 der Schwerpunkt für 2009 im Ausbau der Hamburger Werft mit der Inbetriebnahme des Triebwerksüberholungs- und Innovationszentrums sowie der Erweiterung der Airframe Related Components- und Fahrwerkswerkstätten.

Aufgrund ihres modernen Produktportfolios, kostengünstiger Standorte und einer Reihe von Programmen zur Kostensenkung, Effizienzsteigerung und Flexibilisierung auch im Rahmen der konzernweiten Initiative „Upgrade to Industry Leadership“ ist Lufthansa Technik für die Herausforderungen des aktuellen Marktumfelds gut gerüstet. Auch wegen der erst verspätet auf den MRO-Markt wirkenden Folgen des globalen Abschwungs rechnet Lufthansa Technik für 2009 noch mit stabilen bis weiter steigenden Umsätzen. Unter den genannten Rahmenbedingungen wird für 2009 jedoch ein operatives Ergebnis leicht unter Vorjahresniveau erwartet. Sollte sich das Umfeld nicht weiter verschlechtern, rechnet das Geschäftsfeld für 2010 jedoch wieder mit einem steigenden Umsatz und Ergebnis.





Geschäftsfeld

IT Services

657 Mio.

Umsatz in EUR

40 Mio.

Operatives Ergebnis in EUR

Mit innovativen IT-Lösungen, die den Unternehmen helfen, ihre Ressourcen effizient einzusetzen, hat sich Lufthansa Systems insbesondere in der Luftfahrt einen Namen gemacht und auch 2008 wichtige neue Kunden gewonnen. Ihre technologisch führende Position hat sie durch Investitionen in neue Produkte ausgebaut und damit den Grundstein für weiteres Wachstum auf dem globalen Markt gelegt. Gleichzeitig wurde die Produktivität weiter gesteigert und die Profitabilität erhöht.



8.4 Geschäftsfeld IT Services

IT Services		2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	657	679	- 3,2
- davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	378	398	- 5,0
Operatives Ergebnis	Mio. €	40	23	73,9
Vergleichbare operative Marge	%	6,2	3,7	2,5 P.
Segmentergebnis	Mio. €	39	- 20	
EBITDA	Mio. €	78	39	100,0
CVA	Mio. €	29	- 16	
Segmentinvestitionen	Mio. €	58	54	7,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	3 033	3 102	- 2,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3 002	3 175	- 5,4

8.4.1 Geschäftstätigkeit und Strategie

Lufthansa Systems ist einer der weltweit führenden IT-Dienstleister für die Luftfahrtindustrie. Daneben vermarktet das Unternehmen seine IT-Kompetenz auch in anderen Branchen. Im Fokus stehen Unternehmen aus der Logistik, dem Gesundheitswesen, der Medienindustrie und Finanzdienstleister. Neben dem Hauptsitz in Kelsterbach unterhält Lufthansa Systems weitere Standorte in Deutschland und 16 anderen Ländern. Sie erbringt ihre Leistungen in fünf Geschäftsbereichen, deren Struktur sich an den Bedürfnissen des Marktes ausrichtet: Airline Management Solutions, Passenger Airline Solutions, Airline Operations Solutions, Industry Solutions und Infrastructure Services.

Das Produktportfolio von Lufthansa Systems deckt die gesamte Palette von IT-Leistungen ab, von der Beratung über die Entwicklung und Implementierung von Anwendungen bis hin zum kompletten IT-Outsourcing. Das Rechenzentrum in Kelsterbach bei Frankfurt ist eines der modernsten und leistungsfähigsten in Europa.

Fluggesellschaften sind mit ihren komplexen Geschäftsprozessen stark von einer leistungsfähigen IT abhängig. Ihnen bietet Lufthansa Systems eine umfassende Palette hochwertiger Produkte, um

ihre Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern. Ein entscheidender Wettbewerbsvorteil ist die umfassende Kenntnis aller Geschäftsprozesse einer Fluggesellschaft bei gleichzeitig hoher IT-Kompetenz. Lufthansa Systems kann so wie kein anderes Unternehmen integrierte Plattformlösungen für ihre Airline-Kunden entwickeln. Diese bilden einen Schwerpunkt in der Aufstellung des Unternehmens.

Standorte IT Services



8.4.2 Absatzmärkte und Wettbewerb

Der weltweite Markt für Airline-IT hat ein geschätztes Volumen von 7,8 Mrd. EUR. Davon werden – mit steigender Tendenz – ca. 40 Prozent extern vergeben. Die größten Märkte für Airline-IT sind die Regionen Amerika und Europa/Mittlerer Osten/Afrika (EMEA) mit jeweils 2,8 Mrd. EUR, gefolgt von Asien/Pazifik mit 2,2 Mrd. EUR. Während Lufthansa Systems in EMEA einen Marktanteil von 18 Prozent hat, liegt er in den beiden anderen Regionen unter 1 Prozent.

Die im historischen Vergleich weiterhin hohen Treibstoffkosten und die Eintrübung des konjunkturellen Umfelds vermindern die ohnehin schon schwächere Investitionsbereitschaft der Fluggesellschaften im IT-Bereich. Da die IT aber einen großen Hebel auf die Optimierung von Geschäftsprozessen hat, ergeben sich auch Marktchancen. Gesucht werden vor allem IT-Lösungen mit flexiblen Preis- und Servicemodellen und geringem Investitionsbedarf, die schnelle Vorteile bei Umsatz und Kosten bringen. Mit ihrer Plattformstrategie ist Lufthansa Systems gerade in diesem Marktumfeld gut positioniert.

Wichtige Wettbewerber im Markt für Airline-IT sind Sabre Airline Solutions, EDS, SITA sowie die Boeing-Tochtergesellschaften Jeppesen und Carmen Systems. Keiner dieser Mitbewerber verfügt aber über eine ähnlich umfassende Produktpalette wie Lufthansa Systems.

Die regionale Marktentwicklung verläuft sehr unterschiedlich. In Europa gibt es angesichts des anhaltenden Kostendrucks einen Trend zu integrierten Systemen und Bündelung von Prozessen. Mit innovativen Lösungen wie dem Integrated Operations Control Center (IOCC), den Produktfamilien für Airline-Finanzleistungen (Sirax) und dem Ressourcenmanagement (NetLine) hat Lufthansa Systems in Europa 2008 Marktanteile hinzugewonnen und ihre starke Stellung gefestigt. Hier erwirtschaftet sie auch den überwiegenden Teil ihrer Umsätze. Mit ihrer Flugplanungslösung Lido OC hat das Unternehmen hier einen Marktanteil von rund 40 Prozent.

Auch im asiatischen Markt bereiten sich die Fluggesellschaften auf mögliche Buchungsrückgänge vor. Dies führt vorrangig zu einer Nachfrage nach Produkten in den Bereichen Airline-Finanzleistungen und Revenue Management. In der Vertriebsregion Amerika liegt ein Fokus auf der Ablösung von Altsystemen durch neue Technologien und Plattformlösungen wie dem Integrated Operations Control Center (IOCC) sowie der Sirax AirFinance Plattform.

Der deutsche IT-Markt ist ebenfalls seit langem von großer Zurückhaltung bei den Investitionen gekennzeichnet. Während Investitionen in IT-Infrastruktur schwach bleiben, gab es zuletzt vor allem bei IT-Dienstleistungen positive Impulse. Wettbewerber in diesem Segment sind vor allem Accenture, EDS, IBM und T-Systems.

8.4.3 Vertrieb und Kunden

Die Kundenbasis von Lufthansa Systems umfasst weltweit rund 200 Fluggesellschaften. Unabhängig vom Geschäftsmodell bietet das Unternehmen ein umfassendes Spektrum an IT-Lösungen, das alle Geschäftsprozesse abdeckt. Darüber hinaus vertrauen mehr als 100 Unternehmen aus anderen Branchen auf das Know-how in den Bereichen Beratung und Infrastrukturdienstleistungen. Dazu zählen vor allem Logistikunternehmen, Verlagshäuser, Kunden aus der Transportbranche und dem Gesundheitswesen. Ziel von Lufthansa Systems ist es, den Umsatzanteil mit Kunden außerhalb des Lufthansa Konzerns kontinuierlich zu steigern. Dies ist in den vergangenen Jahren stetig gelungen. Der externe Umsatzanteil liegt derzeit bei rund 42 Prozent (Vorjahr: 41 Prozent).

Der Verkauf an Fluggesellschaften erfolgt im Direktvertrieb, der dezentral an den Ländern in der Region EMEA ausgerichtet ist. So ist Lufthansa Systems heute in 16 Ländern vertreten. Die Lufthansa Passage Airlines, der derzeit größte Kunde, wird als Key Account betreut. Der Vertrieb außerhalb der Luftfahrt erfolgt branchenspezifisch. Hoch standardisierte Lösungen werden auch über Partner vertrieben.

Geschäftsbereiche von Lufthansa Systems

Lufthansa Systems



* PSS = Passenger Service System.

8.4.4 Operative Entwicklung

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte Lufthansa Systems wesentliche Vertragsabschlüsse verbuchen und die Liste ihrer Kunden um weitere namhafte Fluggesellschaften erweitern. Zu diesen zählen Air France-KLM, Brussels Airlines, Air Berlin und easyJet. Auch im russischen Markt, in Skandinavien und Nordamerika konnte das Unternehmen seine Position stärken. Zudem konnte Lufthansa Systems eine Reihe bestehender Partnerschaften mit Fluggesellschaften weiter ausbauen. So wurde mit der brasilianischen GOL ein Vertrag über den Einsatz von IT-Lösungen für das Ressourcenmanagement (NetLine) sowie für den Bereich Wartung und Instandhaltung unterzeichnet. Emirates zählt seit Frühjahr 2008 zu den Nutzern der elektronischen Navigationskarten (Lido eRouteManual) von Lufthansa Systems. Die SAS-Gruppe entschied sich ebenso wie Air France-KLM für die innovative Sirax AirFinance Plattform.

Außerhalb der Luftfahrtbranche konnte Lufthansa Systems mit Sea Cloud Cruises und The Yachts of Seabourn zwei weitere prominente Kreuzfahrtanbieter für ihr Mobile Infotainment-System gewinnen. Es ist die größte und modernste Lösung ihrer Art weltweit. Die Meyer Werft, einer der weltweit führenden Spezialisten für den Bau von Kreuzfahrtschiffen, wird zudem zwei weitere Schiffe von AIDA Cruises mit der entsprechenden Infrastruktur ausstatten. Das Touristikunternehmen Thomas Cook hat Lufthansa Systems für weitere fünf Jahre mit dem Betrieb sämtlicher Midrange-Systeme betraut. Der Logistik-Dienstleister Schenker Deutschland beauftragte das Unternehmen mit der Entwicklung eines IT-Systems für den Stückgutverkehr. Intensiviert wurde auch die Zusammenarbeit mit der internationalen Spedition Panalpina.

Auch beim Kostenmanagement erzielte Lufthansa Systems weitere Fortschritte. Einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Produktivität leistete dabei die Internationalisierung. Wesentlicher Meilenstein war im Berichtsjahr die Eröffnung des Operation Centers in Budapest. Ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung für den Standort Budapest waren die gut ausgebildeten IT-Fachkräfte in Ungarn sowie die Zusammenarbeit mit den lokalen Universitäten. Aus dem neuen Operation Center wird die gesamte Fernwartung für die Netzwerk- und Serversysteme von Lufthansa Systems durchgeführt. Es trägt so dazu bei, rund um die Uhr hochwertige IT-Dienstleistungen für Lufthansa Systems-Kunden in aller Welt sicherzustellen. Daneben konnte Lufthansa Systems dank der in 2007 umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen deutliche Kosteneinsparungen vor allem im Personalbereich erzielen. Kapazitätsspitzen wurden durch Fremdpersonal abgedeckt, was zu einer weiteren Flexibilisierung der Kostenbasis und einer deutlichen Ergebnisverbesserung führte.

Die Einführung eines prozessorientierten Qualitätsmanagements wurde 2008 weiter vorangetrieben und für die wichtigsten Geschäftsprozesse erfolgreich abgeschlossen. Dies wirkte sich positiv auf das Ergebnis und die Kundenzufriedenheit aus.

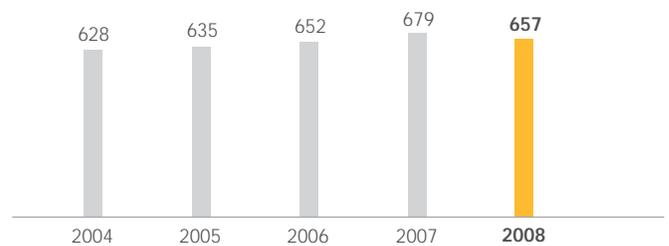
8.4.5 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz und Erträge In einem schwierigen Marktumfeld verminderten sich die Umsatzerlöse von Lufthansa Systems im Geschäftsjahr 2008 aufgrund rückläufiger konzerninterner Umsätze im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 3,2 Prozent auf 657 Mio. EUR. Aufgrund der Demigration von IT-Leistungen und niedrigerer Preise sind die Umsatzerlöse mit den Gesellschaften des Lufthansa Konzerns im Vorjahresvergleich um 5,0 Prozent auf 378 Mio. EUR gesunken. Mit konzernexternen Kunden erzielte Lufthansa Systems Umsatzerlöse in Höhe von 279 Mio. EUR (-0,7 Prozent).

Durch Investitionen in die Modernisierung des Produktportfolios von Lufthansa Systems stiegen die sonstigen operativen Erträge im Vergleich zum Vorjahr um 44 Prozent auf 52 Mio. EUR.

Die operativen Gesamterlöse fielen damit um 0,8 Prozent auf 709 Mio. EUR (Vorjahr: 715 Mio. EUR).

Umsatz IT Services in Mio. €



Aufwendungen Der Materialaufwand erhöhte sich auf 79 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR). Wesentliche Gründe hierfür waren ein gestiegener variabler Kostenanteil durch den verstärkten Einsatz von externen Mitarbeitern, um Projektspitzen abzudecken, sowie ein erhöhter Zukauf von Leistungen.

Der Personalaufwand sank aufgrund von Restrukturierungsmaßnahmen und der Verlagerung von Entwicklungs- und Produktionstätigkeiten an ausländische Standorte um 4,5 Prozent auf 232 Mio. EUR. In diesem Zusammenhang reduzierte sich auch die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl um 5,4 Prozent auf 3.002 Mitarbeiter.

Die Abschreibungen in Höhe von 37 Mio. EUR lagen geringfügig unter dem Vorjahresniveau von 38 Mio. EUR.

Der Wechsel eines Lieferanten für IT-Infrastrukturleistungen wirkte sich positiv auf die sonstigen operativen Aufwendungen aus. Sie wurden deutlich auf 321 Mio. EUR (-13,9 Prozent) reduziert.

Die operativen Gesamtaufwendungen summierten sich damit auf insgesamt 669 Mio. EUR (-3,3 Prozent). Sie gingen überproportional zu den operativen Gesamterlösen zurück.

Aufwendungen IT Services			
	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	79	38	107,9
Personalaufwand	232	243	- 4,5
Abschreibungen	37	38	- 2,6
Sonstiger operativer Aufwand	321	373	- 13,9
- davon Miete/Erhaltung IT	102	121	- 15,7
- davon Fremdpersonal	107	112	- 4,5

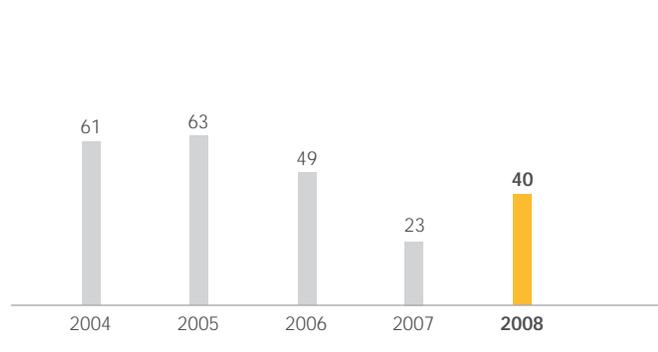
Ergebnis Das operative Ergebnis von Lufthansa Systems stieg im Geschäftsjahr 2008 auf 40 Mio. EUR. Es konnte gegenüber dem Vorjahr (23 Mio. EUR), das durch Einmaleffekte negativ beeinflusst war, deutlich verbessert werden. Dies spiegelt sich auch in der Entwicklung der vergleichbaren operativen Marge wider. Sie erhöhte sich auf 6,2 Prozent, ein Plus von 2,5 Prozentpunkten.

Das Segmentergebnis betrug 39 Mio. EUR (Vorjahr: -20 Mio. EUR). Im Vorjahr wurde es durch außerordentliche Abschreibungen in Höhe von 43 Mio. EUR im Zusammenhang mit der Einstellung eines Großprojektes belastet.

Segmentinvestitionen Die Investitionen des Geschäftsfeldes in Höhe von 58 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen getätigt, um das Bestandsgeschäft zu sichern. Die höheren Investitionen gegenüber dem Vorjahr resultieren aus der Überarbeitung und Modernisierung des Produktportfolios.

Mehrperiodenübersicht der Ertragslage Bis 2007 erwirtschaftete Lufthansa Systems eine kontinuierliche Umsatzsteigerung. Mit der Konzentration auf das Kerngeschäft ab 2007 bereinigten sich die Produkt- und Beteiligungsportfolios. Dies spiegelt sich im Umsatzrückgang 2008 wider. Gleichzeitig verbesserten sich jedoch die operative Marge und die Ertragslage.

Operatives Ergebnis IT Services in Mio. €



8.4.6 Ausblick

Während der Markt für IT-Dienstleistungen im Luftverkehr in den kommenden Jahren nur noch leicht wachsen wird, ist bei den extern vergebenen Leistungen der Fluggesellschaften von einer jährlichen Zunahme von 7 Prozent auszugehen. Hauptgrund ist die Nachfrage nach IT-Systemen, die zu Kostensenkungen und Umsatzsteigerungen beitragen. Daneben gibt es außerhalb Europas einen Trend, bei der Ablösung alter Systeme die IT-Leistungen extern zu vergeben.

In diesem Umfeld ist Lufthansa Systems mit ihrem Produktportfolio gut aufgestellt, da sie den Kunden helfen, Effizienzgewinne zu erzielen und sich schnell amortisieren. Um die Marktposition weiter zu festigen, arbeitet Lufthansa Systems an der Weiterentwicklung von IOCC, Sirax und der Advanced Cargo Platform. Auch das Re-Engineering des Flugwegplanungssystems Lido OC ist geplant. Diese Projekte fließen auch in die Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ ein. Ein weiterer Schwerpunkt sind weitere Qualitätsverbesserungen bei Produkten und Prozessen.

Auch auf der Kostenseite gehen die Anstrengungen weiter. Eine weitere Kostenflexibilisierung an den bestehenden Standorten und eine zusätzliche Verlagerung der Produktion ins Ausland sollen die Personalkosten senken und die Kundennähe verbessern. Konjunkturbedingt ist für 2009 mit einem Umsatzrückgang zu rechnen. Der Umsatzanteil der externen Kunden wird dabei weiter zunehmen und soll mittelfristig auf 60 Prozent steigen. Während die Umsätze mit dem Lufthansa Konzern vor allem wegen der Umstellung des Passagiermanagementsystems sinken werden, wird erwartet, dass der Umsatz im externen Markt stagniert. Lufthansa Systems begegnet dem mit einer Flexibilisierung der Kostenbasis, weiteren Kostensenkungen durch Verlagerungen ins Ausland und einer Reduktion der Overhead-Kosten. Dennoch ist der Umsatzausfall kurzfristig nicht ganz aufzufangen, wodurch für 2009 auch ein niedrigeres operatives Ergebnis als im Vorjahr erwartet wird. Diese Entwicklung wird im Wesentlichen auch 2010 anhalten.





Geschäftsfeld

Catering

2,3 Mrd.

Umsatz in EUR

70 Mio.

Operatives Ergebnis in EUR

Das Marktumfeld von LSG Sky Chefs ist von erheblichem Kosten- und Wettbewerbsdruck geprägt. Unter diesen herausfordernden Bedingungen hat LSG Sky Chefs in Wachstumsmärkten weiter moderat expandiert und ihr Engagement bei nicht profitablen Aktivitäten konsequent reduziert. Darüber hinaus wurde durch die Eröffnung effizienterer Produktionsstätten die Produktivität erhöht und die Basis für den langfristigen Unternehmenserfolg gelegt. Das exzellente Ergebnis des Vorjahres konnte jedoch nicht wiederholt werden.



8.5 Geschäftsfeld Catering

Catering		2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 325	2 396	- 3,0
- davon mit Gesellschaften des Lufthansa Konzerns	Mio. €	562	527	6,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	70	100	- 30,0
Vergleichbare operative Marge	%	3,1	4,2	- 1,1 P.
Segmentergebnis	Mio. €	94	116	- 19,0
EBITDA	Mio. €	166	167	- 0,6
CVA	Mio. €	- 17	21	
Segmentinvestitionen	Mio. €	116	153	- 24,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	30 273	30 101	0,6
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	31 215	29 880	4,5

8.5.1 Geschäftstätigkeit und Strategie

Die LSG Sky Chefs-Gruppe ist im Airline-Catering der führende Anbieter mit einem geschätzten Weltmarktanteil von knapp 30 Prozent. Die Gruppe umfasst 124 Unternehmen und ist mit nahezu 200 Betrieben in 49 Ländern vertreten. Sie hat in mehr als 60 Jahren mit ihren Airline-Catering-Aktivitäten ihre Präsenz kontinuierlich ausgebaut und versorgt heute weltweit Fluggesellschaften mit Speisen, Getränken und weiteren Bordartikeln. In den vergangenen Jahren wurde das Portfolio um die Beratung und Dienstleistungen rund um den Bordservice deutlich erweitert. Diese Dienstleistungen reichen von der Entwicklung, Beschaffung und Logistik von Bordserviceartikeln bis hin zum Management aller dem Bordservice vor- und nachgelagerten Prozesse. Die Muttergesellschaft der Gruppe ist die LSG Lufthansa Service Holding AG mit Sitz in Neu-Isenburg.

Das Marktumfeld von LSG Sky Chefs ist von erheblichem Kosten- und Wettbewerbsdruck geprägt. Dem begegnet die Gruppe vor allem in drei strategischen Stoßrichtungen: Zum einen strebt sie mit unternehmensweiten, dauerhaften Verbesserungsprozessen und fortlaufender Optimierung durch eine „learning organization“ an, die Kostenstrukturen flexibel zu halten und die Kostenbasis insgesamt zu senken. Zum Zweiten verfolgt das Unternehmen eine selektive und moderate Expansionspolitik, um frühzeitig am Wachstum in Zukunftsmärkten teilhaben zu können. Zudem dient drittens ein umfangreiches Paket von Produkten und Dienstleistungen – hierzu zählen vor allem das Equipment für den Bordservice

und das Management aller mit dem Bordservice verbundenen Prozesse – der weiteren Differenzierung und Wertschaffung. Diese Leistungen können individuell auf den einzelnen Kunden zugeschnitten werden und dazu beitragen, die eigene Marke im Bewusstsein der Passagiere zu stärken. Dieser Service ermöglicht eine umfängliche Zusammenarbeit mit den Kunden und schafft so die Möglichkeit, als Systemlieferant zahlreiche Kundenanforderungen aus einer Hand zu bedienen.

Standorte Catering



Die Präsenz in nahezu 50 Ländern und die hohe kulturelle Vielfalt werden im weltweiten Verbund zunehmend verknüpft. LSG Sky Chefs verbindet das Know-how von Management und Experten aus zahlreichen Nationen bei der Bildung von kulinarischen Kompetenzzentren. Durch interne Innovationswettbewerbe wird diese Kompetenz gefördert. LSG Sky Chefs nutzt so die zahlreichen Sichtweisen, um ihr Angebot kontinuierlich zu verbessern und an die Kundenbedürfnisse anzupassen. Gleichzeitig entwickelt die Gruppe ein gemeinsames Werteverständnis, das ihr gegenüber ihren Kunden ein einheitliches Profil verleiht. Darüber hinaus wird die Unternehmenskultur durch einen kontinuierlichen Dialog zwischen Management und Mitarbeitern ständig weiterentwickelt.

8.5.2 Absatzmärkte und Wettbewerb

Nach mehreren Jahren des teilweise starken Wachstums schrumpft der weltweite Airline-Catering-Markt seit Beginn des vierten Quartals 2008 mit unterschiedlich starker regionaler Ausprägung. Dazu tragen mehrere Faktoren bei: Einige Fluggesellschaften sind vom Markt ausgeschieden, andere haben ihre Flotten reduziert und Routen gestrichen oder haben ihren Bordservice eingeschränkt.

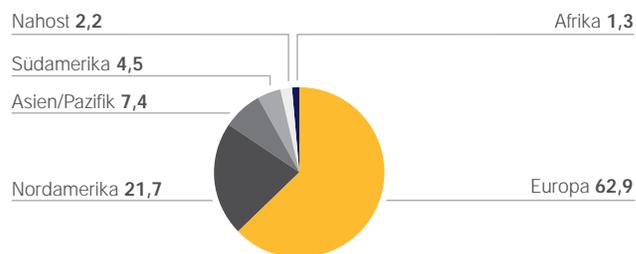
LSG Sky Chefs besetzt in fast allen Märkten die Rolle des Marktführers. Daneben gibt es nur einen weiteren weltweit aktiven Wettbewerber. Alle anderen Cateringanbieter haben lediglich eine regionale oder gar lokale Präsenz. In Amerika und Europa liegt der Marktanteil nach eigenen Schätzungen jeweils zwischen 35 und 40 Prozent. In Asien sowie im Nahen Osten ist das Catering nach wie vor mehrheitlich im Besitz der jeweiligen Fluggesellschaften an ihren Drehkreuzen. LSG Sky Chefs schafft den Zugang zu Wachstumsmärkten über Zukäufe, Partnerschaften und Managementverträge mit den Fluggesellschaften und lokalen Einrichtungen. So wurden 2008 beispielsweise in China und Abu Dhabi neue Partnerschaften geschlossen. Die Kombination von LSG Sky Chefs' weltweiter Erfahrung und technischem Know-how mit den Marktkennntnissen und Anforderungen der regionalen Partner schafft für beide Seiten enorme Vorteile. Um ihre Kompetenzen zu steigern und die Produktpalette zu erweitern, setzt LSG Sky Chefs vor allem auf Kooperationen und Partnerschaften mit Spezialanbietern in den Bereichen Logistik, IT und Equipment.

8.5.3 Vertrieb und Kunden

LSG Sky Chefs zählt nahezu alle internationalen sowie viele nationale und regionale Airlines zu ihren fast 500 Kunden. Um den unterschiedlichen Kundenbedürfnissen gerecht werden zu können, ist jeweils ein Key Account Manager für einen großen oder mehrere kleine Kunden zuständig und in alle wesentlichen Aktivitäten eingebunden. Die tägliche Zusammenarbeit mit den Kunden wird in den Betrieben vor Ort durch so genannte Customer Service-Beauftragte wahrgenommen.

Umfang und Dauer der Geschäftsbeziehungen sind, typisch für den Catering-Markt, sehr unterschiedlich. Sie können rein lokal, regional oder netzwerkumspannend sein. Die Dauer der Cateringverträge schwankt zwischen einigen Monaten bis hin zu mehreren Jahren. Über das Catering hinaus realisiert LSG Sky Chefs zunehmend Geschäft mit der Beratung und weiteren Dienstleistungen in den Bereichen Entwicklung, Logistik und IT-Unterstützung des In-flight Service und der dazugehörigen Ausstattung. Diese werden in dem Bereich „Solutions“ gebündelt. Entsprechende Trainings- und Marketinginstrumente wurden im Jahr 2008 geschaffen, um das Know-how der Vertriebsteams zu stärken und den Kunden speziell auf sie zugeschnittene Lösungen bieten zu können.

Catering Umsatz nach Regionen in %



8.5.4 Operative Entwicklung

Im Jahr 2008 hat LSG Sky Chefs ihre Strategie weiter erfolgreich umgesetzt, in Wachstumsmärkten moderat zu expandieren und gleichzeitig nicht profitable Aktivitäten zu reduzieren. Darüber hinaus stellte sie sich den Herausforderungen einer Kompensation der steigenden Energie- und Materialkosten sowie des im späteren Jahresverlauf rückläufigen Auftragsvolumens.

Am Standort Frankfurt wurde der modernste und größte Cateringbetrieb Europas mit einer Produktionsfläche von 28.000 Quadratmetern und einer Kapazität von knapp 80.000 Mahlzeiten pro Tag in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden die Kapazitäten für Tiefkühlproduktion auf 250.000 Mahlzeiten pro Tag ausgebaut. Dafür sind die Flächen im rheinland-pfälzischen Alzey erweitert und neue Betriebe in Pittsburgh (USA) und Qingdao (China) eröffnet worden. Hierdurch soll die wachsende Nachfrage nach diesen qualitativ hochwertigen und dennoch kostengünstigen Produkten befriedigt werden. Die geographische Expansion wurde durch den Neubau von Cateringbetrieben an den neuen indischen Flughäfen in Chennai, Hyderabad und Bangalore sowie mit dem Erwerb von Anteilen an Aviapit Sochi sowie ZAO AeroMEAL in Krasnojarsk (Russland) und an CLS Catering Services mit Standorten in

Vancouver und Toronto (Kanada) vorangetrieben. Neue Kooperationen im Bereich Supply Chain Management bzw. der Wartung von Equipment entstanden mit der Maskati Gruppe in Bahrain sowie GAS Global Aviation Service in Abu Dhabi (Vereinigte Arabische Emirate).

Im Jahr 2008 wurden die Verkäufe der spanischen Tochtergesellschaft LSG Sky Chefs España S.A. und der LSG-Airport Gastronomiegesellschaft mbH erfolgreich abgeschlossen. Das aus dieser Gesellschaft zuvor herausgelöste Lounge-Geschäft wurde in die neu gegründete LSG Sky Chefs Lounge GmbH überführt.

LSG Sky Chefs hat eine umfassende Offensive mit Workshops zu Lean- und Qualitätsmanagement gestartet. In der Folge konnten sowohl Qualität als auch Produktivität in allen Regionen deutlich gesteigert werden. Dies spiegelt sich in den Auditbewertungen genauso wie in der Wahrnehmung der Kunden positiv wider. So konnten einige Kundenverträge aufgrund der Qualitätsverbesserungen wiedergewonnen werden.

Wesentliche Vertragsverlängerungen gelangen 2008 auch mit American Airlines und Virgin Atlantic Airways an den großen nord- und südamerikanischen Standorten. Weitere Erfolge sind neue und erweiterte Aufträge, zum Beispiel von Brussels Airlines, Qatar Airways, United Airlines, Jet Airways, Dragonair, Thomas Cook und Continental Airlines. Eine Ausnahme in der erfolgreichen Kundenakquisition bildet das Catering für SAS in Skandinavien, das 2009 ein Mitbewerber übernehmen wird.

8.5.5 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsätze und Erträge Der Umsatz der LSG Sky Chefs-Gruppe sank im Geschäftsjahr 2008 im Vorjahresvergleich um 3,0 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Diese Entwicklung ist vor allem auf die Schwäche des US-Dollars, des britischen Pfunds und des koreanischen Wons zurückzuführen. Die ungünstigen Wechselkurseffekte haben den Umsatz auf Euro-Basis mit 134 Mio. EUR belastet. In lokaler Währung stiegen 2008 dagegen in fast allen Ländern die Umsätze. Zudem hat die Veränderung des Konsolidierungskreises zu dem Umsatzrückgang beigetragen. Der Außenumsatz hat sich aufgrund dieser Effekte auf 1,8 Mrd. EUR reduziert (-5,7 Prozent). Der Innenumsatz stieg hingegen um 6,6 Prozent auf 562 Mio. EUR an.

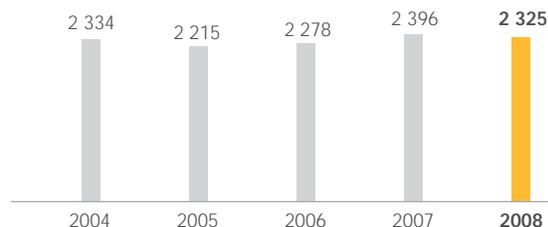
Innerhalb Europas ist das Cateringgeschäft vor allem in Deutschland, Italien und den osteuropäischen Ländern gewachsen. Dank neuer Kundenverträge und höherer Volumina konnte auch in den USA der Umsatz in lokaler Währung überdurchschnittlich gesteigert werden. Auch in den Regionen Asien/Pazifik und Lateinamerika

entwickelten sich die Umsätze weiterhin positiv, obwohl sie von der Dollarschwäche negativ beeinflusst wurden. Neben dem Kerngeschäft Airline-Catering konnte auch der Bereich „Solutions“ weiter expandieren und erfreuliche Umsatzsteigerungen realisieren.

Die sonstigen operativen Erträge erhöhten sich um 10 Mio. EUR (+12,2 Prozent) auf 92 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Wechselkursgewinne aus der Stichtagsbewertung von Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung zurückzuführen.

Die operativen Gesamterlöse sind insgesamt um 2,5 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR gesunken.

Umsatz Catering in Mio. €



Aufwendungen Die operativen Aufwendungen lagen 2008 bei 2,3 Mrd. EUR. Sie sanken um 1,3 Prozent unter das Vorjahresniveau und damit nur unterproportional zum Erlösrückgang.

Weltweit gestiegene Nahrungsmittelpreise, höhere Energiekosten und das wachsende Cateringvolumen konnten durch Wechselkurseffekte kompensiert werden, so dass der Materialaufwand auf 1,1 Mrd. EUR (-2,0 Prozent) sank.

Der Personalaufwand lag 2008 bei 824 Mio. EUR. Er sank damit deutlich stärker als der Umsatz um 7,0 Prozent. Neben positiven Währungskurseffekten ist dies die Folge von gesteigerter Produktivität und reduzierten Verwaltungskosten. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die LSG Sky Chefs-Gruppe 31.215 Mitarbeiter (+4,5 Prozent).

Die Abschreibungen erhöhten sich um 3,5 Prozent auf 59 Mio. EUR. Höhere Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte konnten durch positive Wechselkurseffekte nicht in voller Höhe kompensiert werden.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 14,4 Prozent und betrugen 405 Mio. EUR. In dieser Entwicklung spiegeln sich vor allem Währungskursverluste aus der Stichtagsbewertung von Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung sowie Wertberichtigungen auf Forderungen wider.

Aufwendungen Catering

	2008 in Mio. €	2007 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 059	1 081	- 2,0
Personalaufwand	824	886	- 7,0
Abschreibungen	59	57	3,5
Sonstiger operativer Aufwand	405	354	14,4

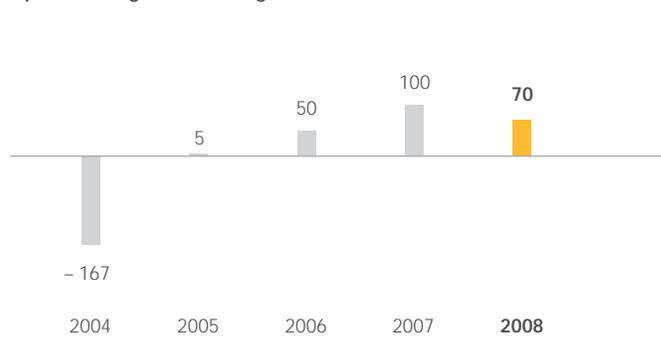
Ergebnis Das operative Ergebnis lag mit 70 Mio. EUR um 30 Mio. EUR (-30,0 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Zu dieser Entwicklung haben neben den in Summe negativen Währungseffekten und den gestiegenen Kosten für Energie und Nahrungsmittel die erhöhten Wertberichtigungen auf Forderungen beigetragen. Die vergleichbare operative Marge ging im Jahr 2008 auf 3,0 Prozent zurück (-1,2 Prozentpunkte).

Der Verkauf der spanischen Tochtergesellschaft und der LSG-Airport Gastronomiegesellschaft mbH haben im Wesentlichen zu einer Steigerung der übrigen Segmenterträge um 15 Mio. EUR auf 24 Mio. EUR geführt. Die übrigen Segmentaufwendungen blieben mit 4 Mio. EUR auf dem Vorjahresniveau. Insgesamt lag das Segmentergebnis mit 94 Mio. EUR um 19,0 Prozent unter Vorjahr.

Segmentinvestitionen Im Geschäftsjahr 2008 hat das Geschäftsfeld Catering Investitionen in Höhe von 116 Mio. EUR getätigt. Sie lagen damit um 37 Mio. EUR (-24,2 Prozent) unter dem Vorjahreswert. Die Mittel flossen im Wesentlichen in den Bau des neuen Cateringbetriebes am Frankfurter Flughafen, der im Mai 2008 die Produktion aufnahm. Neben weiteren Investitionen in die neuen Produktionsstätten in China (Qingdao) und den USA (Pittsburgh) wurde zudem der bestehende Betrieb im rheinland-pfälzischen Alzey ausgebaut.

Mehrperiodenübersicht der Ertragslage Die in den vergangenen Jahren erzielten kontinuierlichen Ergebnisverbesserungen von LSG Sky Chefs konnten 2008 aufgrund des schwierigen Umfelds nicht fortgesetzt werden. Striktes Kostenmanagement und der unveränderte Fokus auf interne Renditeziele sollen dazu führen, die Profitabilität wieder zu steigern.

Operatives Ergebnis Catering in Mio. €



8.5.6 Ausblick

Für das Jahr 2009 erwartet LSG Sky Chefs aufgrund der hohen Abhängigkeiten des Cateringaufkommens von der Entwicklung des Luftverkehrs und angesichts der derzeitigen negativen Prognosen, dass der Cateringmarkt insgesamt schrumpft. Vor allem in Nordamerika und Europa wird mit weniger Nachfrage gerechnet.

Dies erfordert, dass die Kapazitäten, Strukturen und Kosten entsprechend angepasst werden. LSG Sky Chefs wird daher die im Zuge der Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ eingeleiteten Programme intensivieren. Ferner werden zusätzliche Optimierungsmaßnahmen an ausgewählten Standorten umgesetzt, unternehmensweite Restrukturierungsprogramme verstärkt und darüber hinaus die vorhandene Infrastruktur und die Personalkapazitäten angepasst. Dennoch lassen sich Überhänge kurzfristig nicht vollständig abbauen. Diese Entwicklungen werden sich negativ auf das Ergebnis auswirken. LSG Sky Chefs wird daher nach aktueller Einschätzung im Geschäftsjahr 2009 den Umsatz und das operative Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen können.

Programme zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung sowie moderate Expansion sollen dazu beitragen, dass sich Umsatz und Ergebnis von LSG Sky Chefs 2010 wieder stabilisieren.

8.6 Service- und Finanzgesellschaften

Service- und Finanzgesellschaften		2008	2007	Veränderung in %
Operative Gesamterlöse	Mio. €	465	387	20,2
Operatives Ergebnis	Mio. €	69	53	30,2
Segmentergebnis	Mio. €	29	235	- 87,7
EBITDA	Mio. €	46	232	- 80,2
CVA	Mio. €	54	7	771,4
Segmentinvestitionen	Mio. €	198	70	182,9
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	1 436	1 329	8,1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	1 391	1 314	5,9

8.6.1 Geschäftstätigkeit und Strategie

Unter dem Dach der Service- und Finanzgesellschaften sind die Unternehmen des Finanz- und Dienstleistungsbereichs gebündelt, mit denen die Aktivitäten des Lufthansa Konzerns unterstützt werden. Zu diesem Bereich gehören unter anderem die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus), die Lufthansa Flight Training GmbH und die Lufthansa Commercial Holding, in der die finanziellen Beteiligungen der Lufthansa gehalten werden. Am 11. April 2008 hat Lufthansa ihre indirekt über die Lufthansa Commercial Holding gehaltene Beteiligung an der Ground Handling-Gesellschaft GlobeGround Berlin GmbH an die WISAG-Gruppe, Frankfurt am Main, verkauft.

Die Lufthansa Flight Training GmbH ist einer der weltweit führenden Anbieter von Trainingsdienstleistungen für Fluggesellschaften. Das Unternehmen bündelt die jahrzehntelange Erfahrung der Lufthansa in der Ausbildung von Cockpit- und Kabinenbesatzungen und bietet ihre Kompetenz auf Gebieten wie Simulatortraining, Emergency- und Service-Schulung oder E-Learning an. An ihren Standorten Frankfurt am Main, Berlin, Wien, Bremen, München und Phoenix/Arizona betreibt das Unternehmen insgesamt 37 Simulatoren. Im Oktober 2008 wurde in München ein neues Zentrum für Service-, Emergency- und Human-Factors-Training eröffnet. Ab 2009 werden dort drei Cockpit-Simulatoren das Ausbildungsangebot ergänzen.

AirPlus zählt zu den führenden globalen Anbietern von Lösungen für das Business Travel Management. Die Gesellschaft hat sich auf das Bezahlen und Auswerten von Geschäftsreisen spezialisiert. Sie stellt ihren Kunden unter der Marke AirPlus International maßgeschneiderte Produkte und integrierte Lösungen zur Verfügung, mit denen diese ihr tägliches Travel Management einfacher, transparenter und kostengünstiger gestalten können. Hauptsitz des Unternehmens ist Neu-Isenburg. Darüber hinaus ist AirPlus in rund 30 Ländern mit Niederlassungen und eigenen Tochtergesellschaften vertreten. Auch 2008 hat AirPlus ihren Wachstumskurs in den internationalen Märkten fortgesetzt und folgt damit der Strategie, bis 2012 präferierter Anbieter beim globalen Payment und Reporting im Geschäftsreise-Management zu werden.

8.6.2 Absatzmärkte und Wettbewerb

Der Kernmarkt der Lufthansa Flight Training ist Europa. Das Unternehmen nimmt hier mit derzeit 37 Flugsimulatoren für mehr als 20 Flugzeugmuster eine führende Stellung unter den Anbietern von Cockpit- und Kabinentrainings ein.

AirPlus bietet ihr professionelles Geschäftsreise-Management Unternehmen in allen Branchen an. Der wachsende Kostendruck hat dazu geführt, dass weltweit die Nachfrage nach AirPlus-Lösungen und Know-how im Business Travel Management kontinuierlich steigt. Wichtige Mittel, um Reisebudgets nachhaltig zu optimieren, sind Firmenkreditkarten und Management-Informationssysteme. AirPlus hat trotz eines verschärften Wettbewerbs die Position auf den weltweiten Geschäftsreisemärkten weiter ausgebaut: Der gesamte Abrechnungsumsatz stieg 2008 auf 18 Mrd. EUR. Hauptwachstumstreiber waren dabei erneut die internationalen Märkte, die mit einem Plus von 31,5 Prozent zur starken Expansion von AirPlus beitrugen. Wesentliche Wachstumsimpulse kamen 2008 aus den europäischen Kernmärkten sowie aus Asien und Amerika. In Deutschland hat AirPlus auch 2008 zum wiederholten Mal die Marktführerschaft verteidigt. Die Anzahl der über AirPlus abgerechneten Transaktionen stieg auf 102 Millionen. Weltweit betreuten im vergangenen Jahr gut 800 AirPlus-Mitarbeiter mehr als 32.000 Firmenkunden.

8.6.3 Vertrieb und Kunden

Neben den Lufthansa Konzerngesellschaften gehören rund 150 weitere Fluggesellschaften zum Kundenstamm der Lufthansa Flight Training und schulen dort ihre Besatzungen. Auf der Kundenliste stehen dabei zahlreiche weitere bekannte Netzwerk-Carrier sowie

führende Frachtfluggesellschaften und in zunehmendem Maße auch No-Frills-Airlines. Viele dieser Unternehmen trainieren bereits seit Jahren bei Lufthansa Flight Training. 2008 ist es der Gesellschaft gelungen, mit weiteren Kunden langfristige Verträge zu schließen. Hierzu zählen unter anderem Air Berlin, LuxAir, Condor und Croatia Airlines.

AirPlus hat 2008 ihre internationale Expansion fortgesetzt und dabei vor allem ihre Präsenz in Asien ausgebaut. Hierzu ist sie eine strategische Kooperation mit dem Star Alliance-Mitglied Air China eingegangen. Firmenkunden in China profitieren dadurch von einer effizienten Abrechnung für ihre Geschäftsreisen, die ihnen das Bezahlen und Auswerten von Reisekosten wesentlich vereinfacht. AirPlus untermauert damit nicht nur die führende Marktposition, sondern auch ihre Vorreiterrolle: Erstmals haben Unternehmen in China die Möglichkeit, ihre Geschäftsreisen über eine zentrale Reisestellenkarte abzuwickeln. Wegen des starken Wachstums des chinesischen Geschäftsreisemarkts und des daraus resultierenden Bedarfs an professionellen Travel-Management-Lösungen hat AirPlus in China eine eigene Tochtergesellschaft gegründet. Die AirPlus Payment Management Co. Ltd. mit Sitz in Shanghai intensiviert die Betreuung der Kunden vor Ort und kann das lokale Wachstum weiter beschleunigen. Diese Kundennähe zahlt sich aus: In dem vom Handelsblatt veranstalteten Wettbewerb „Deutschlands kundenorientierteste Dienstleister“ wurde AirPlus mit dem Sonderpreis für die beste Kundenkommunikation ausgezeichnet. Darüber hinaus konnte sich AirPlus in diesem Wettbewerb aufgrund ihrer hohen Servicequalität als einer der drei besten Finanzdienstleister Deutschlands platzieren.

Der Vertrieb von AirPlus erfolgt über eine Multi-Kanal-Strategie: Neben den lokalen AirPlus-Vertriebseinheiten sind darin auch Reisebüros als Partner im Travel Management eingebunden. Darüber hinaus fungiert eine speziell auf die Bedürfnisse von kleinen und mittelständischen Unternehmen abgestimmte Internetplattform als wichtiger Vertriebskanal in diesem Segment. So setzen weltweit mehr als 2.000 Unternehmen bei der Analyse und Steuerung ihrer Reisebudgets auf die Online-Lösung von AirPlus. Um den Dialog mit Kunden, Experten und Partnern in der Geschäftsreisebranche weiter zu verstärken, hat AirPlus darüber hinaus eine internationale Online-Community gestartet. Unter www.airpluscommunity.com finden Travel Manager, Geschäftsreisende und Reisebüros seit November 2008 ein Forum für den Austausch von Markt- und Brancheninformationen.

8.6.4 Operative Entwicklung

Um der im Berichtsjahr 2008 gestiegenen Nachfrage nach Trainingsdienstleistungen zu begegnen und möglichst kundennahe Schulungen anbieten zu können, hat die Lufthansa Flight Training Berlin GmbH einen zusätzlichen A320-Simulator in Betrieb genommen. Ein weiterer A320-Simulator wurde im Sommer 2008 in Frankfurt bei der Lufthansa Flight Training GmbH in Dienst gestellt. Seit Herbst 2008 können darüber hinaus Dash-8-Besatzungen bei der Lufthansa Flight Training Vienna auf einem neuen Simulator trainieren. In Frankfurt wurden die Planungen für den Bau einer hochmodernen Halle für Flugsimulatoren vorangetrieben.

AirPlus hat eine weitere Generation ihres erfolgreichen Management-Informationssystems für Reisekosten vorgestellt. Unternehmen steht damit der AirPlus Information Manager mit deutlich erweiterter und optimierter Funktionalität weltweit zur Verfügung. Zugleich setzt die AirPlus-Lösung mit detaillierten Reports zu Hotelausgaben Maßstäbe im Reisekosten-Management. Unternehmen können damit ihre Reiseausgaben noch einfacher und detaillierter auswerten. Mit der aktuellen Generation schreibt AirPlus die Erfolgsgeschichte des Analysesystems fort, das seit seiner Markteinführung zu den führenden Informationssystemen im internationalen Geschäftsreise-Management zählt.

8.6.5 Erlös- und Ergebnisentwicklung

Die operativen Gesamterlöse der Service- und Finanzgesellschaften erhöhten sich um 20,2 Prozent auf 465 Mio. EUR. Sowohl AirPlus als auch Lufthansa Flight Training haben dazu mit einer positiven Umsatzentwicklung beigetragen. AirPlus konnte operative Erlöse in Höhe von 286 Mio. EUR (+32,1 Prozent) erzielen. Lufthansa Flight Training hat ihre operativen Gesamterlöse um 5,9 Prozent auf 154 Mio. EUR erhöht. Die gesamten operativen Aufwendungen im Segment stiegen um 18,6 Prozent auf 396 Mio. EUR.

Das operative Ergebnis des Segments lag mit 69 Mio. EUR 30,2 Prozent über dem Vorjahreswert. Die übrigen Segmenterträge gingen um 20,1 Prozent auf 195 Mio. EUR zurück. Das Segmentergebnis betrug daher 29 Mio. EUR (-87,7 Prozent). Dieser Rückgang liegt vor allem in den Buchgewinnen aus dem Aktienrückkauf der WAM Acquisition S.A. in 2007 sowie Wertberichtigungen auf Wertpapiere begründet.

9. Risikobericht

9.1 Chancen- und Risikomanagement-System

Lufthansa ist ein international tätiges Luftfahrtunternehmen und damit unternehmerischen und auch branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Unsere stets auf aktuellem Stand gehaltenen Managementsysteme versetzen uns in die Lage, frühzeitig sowohl Risiken als auch Chancen zu erkennen, nach denen wir unser Handeln ausrichten. Diese bewährte Risikostrategie erlaubt es uns, günstige Geschäftsgelegenheiten zu nutzen. Voraussetzung ist ein marktgerechtes Rendite-Risiko-Verhältnis. Außerdem müssen die Risiken in Bezug auf die Wertschaffung angemessen und tragbar sein.

Ein integraler Faktor in der Unternehmensführung ist es, Chancen und Risiken bewusst zu steuern. Deshalb haben wir keine spezielle Organisation für das Risikomanagement, sondern es ist in die bestehenden Geschäftsprozesse integriert. Das System, mit dem Risiken früh erkannt und gemanagt werden, besteht aus mehreren Modulen. Diese Bausteine sind systematisch verknüpft. Eine Ausnahme von diesem Prinzip besteht hinsichtlich der Organisation des Managements von Finanzrisiken. Im Gegensatz zum allgemeinen operativen bzw. strategischen Risikomanagement wird diese Verantwortung zentral wahrgenommen. Nur so lässt sich sicherstellen, dass diese homogenen Risiken gesamthaft erkannt und mit der erforderlichen Kompetenz wirtschaftlich verantwortungsvoll gesteuert werden. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikomanagements sind hier streng getrennt und in eigenständigen Organisationseinheiten angesiedelt. Das Risikomanagement-System für Finanzinstrumente ist Teil des zentralen Finanzmanagements. Es wird im Abschnitt 9.2.4 (S. 119) und im Konzernanhang, Erläuterung 48 (S. 183) dargestellt.

Der Risikomanagement-Ausschuss (RMA) stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg erkannt und bewertet werden. Der RMA ist dafür verantwortlich, das Risikosystem in Effektivität und Effizienz ständig zu verbessern. Wichtiges Instrument dafür ist die Risikolandkarte. Darin sind alle wesentlichen Risiken aufgeführt, die das Ergebnis und den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig werden darin alle Instrumente zum Management dieser Risiken identifiziert. Als wesentlich werden solche Risiken eingestuft, die zu einem Verlust von mindestens einem Drittel des operativen Ergebnisses führen können, das zum Werterhalt notwendig ist. Für 2008 wurde dieser Wert mit 300 Mio. EUR festgelegt.

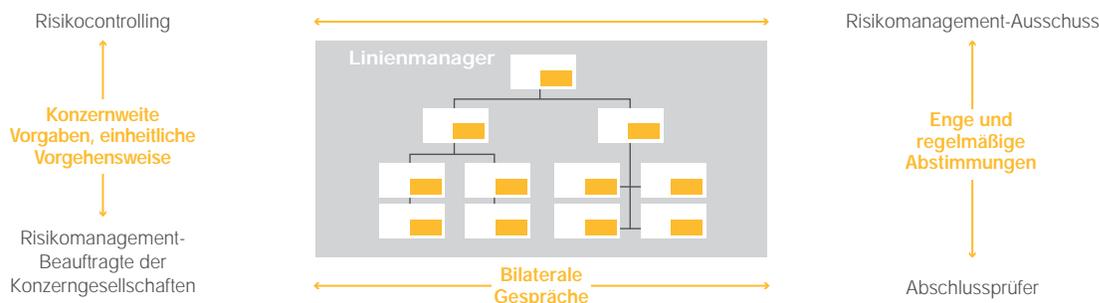
Die Risikolandkarte wird regelmäßig aktualisiert und orientiert sich in ihrer Struktur am Prozess des Risikomanagements: Identifikation, Steuerung, Kommunikation und Kontrolle. Lufthansa wendet beim Risikomanagement konzerneinheitliche Standards an.

Darüber hinaus werden in allen Geschäftsfeldern Risikomanagement-Beauftragte durch die jeweiligen Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften ernannt. Diese sind für die Umsetzung der Konzernrichtlinie in ihren jeweiligen Gesellschaften verantwortlich und stehen in engem regelmäßigem Kontakt zum RMA.

Einen weiteren Baustein des Systems stellt das Chancen- und Risikocontrolling im Rahmen der Planungs- und Steuerungsprozesse dar. Dabei werden vor allem durch die Analyse des Markt- und Wettbewerbsumfelds die die Ergebnisziele beeinflussenden Risiko- und Chancenpotenziale identifiziert.

Mit dem etablierten und quartalsweise erscheinenden Chancen- und Risikobericht verfolgen wir das gesamte Jahr hindurch die identifizierten Chancen und Risiken mit Bezug zum geplanten Ergebnis. Um das Augenmerk auf die wichtigsten Faktoren zu legen, werden die potenziellen Planabweichungen von den Risikoverant-

Risikomanagement bei Lufthansa



wortlichen quantifiziert. Zusätzlich ist die Diskussion der Chancen und Risiken fester Bestandteil der regelmäßigen Gespräche des Konzerncontrollings mit den Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus erörtern wir sie auch in separaten Gesprächen mit den Risikoträgern. Der Fokus liegt dabei auf der Identifikation des Handlungsbedarfs bzw. des Umsetzungsstands der ergriffenen Maßnahmen zur systematischen Steuerung der identifizierten Chancen und Risiken.

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

9.2 Risikokategorien und Einzelrisiken

Für den Lufthansa Konzern ergeben sich gemäß den Kategorien der Risikolandkarte insbesondere die folgenden Risiken.

9.2.1 Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Für 2009 wird infolge der weltwirtschaftlichen Entwicklung erstmals seit 2001 in Europa, Nordamerika und Japan nicht mit einem Wachstum, sondern mit einem Rückgang gerechnet. Dieser wird sich auch auf den Luftverkehr auswirken (siehe „Ausblick“, S. 124). Dementsprechend rechnet auch Lufthansa für das Jahr 2009 mit einem Rückgang des Passagier- und Frachtaufkommens. Aufgrund der Nachfrageentwicklung bei den Fluggesellschaften des Konzerns ist auch zu erwarten, dass die Auftragseingänge in den übrigen Geschäftsfeldern geringer ausfallen als ursprünglich für 2009 erwartet. Durch die unterschiedlichen Geschäftsmodelle werden die Ergebnisse der Geschäftsfelder jedoch in ungleichem Maß und zu abweichenden Zeitpunkten beeinflusst.

Lufthansa reagiert auf die erwarteten Veränderungen mit einer flexiblen Anpassung des Flugplanangebotes in allen betroffenen Märkten. Bereits zum Winterflugplan 2008/09 wurde das Angebot in mehreren Schritten reduziert, weitere Anpassungen werden wir bei Bedarf vornehmen. Auch in den übrigen Geschäftsfeldern wird der Einsatz von Ressourcen den rückläufigen Absatzerwartungen angepasst. Pläne hierzu liegen umsetzungsreif vor bzw. wurden bereits umgesetzt.

Regelmäßig führen Änderungen des weltwirtschaftlichen Wachstums auch zu Veränderungen der Währungsparitäten und der Zinsen. Zu den Auswirkungen und dem Management dieser Risiken verweisen wir auf die Darstellungen in Abschnitt 9.2.4, S. 119 dieses Berichts.

In Verbindung mit dem rückläufigen Wirtschaftswachstum haben sich auch die Preise für Kerosin deutlich zurückentwickelt. Sie lagen zum Jahresende auf dem Niveau von vor 2005. Unter Berücksichtigung der veränderten Währungsrelationen, den zu erwartenden negativen Ergebnissen aus den Sicherungsgeschäften und der rückläufigen Erlöse aus den Treibstoffzuschlägen wirken sich die gesunkenen Treibstoffpreise kurzfristig jedoch nur unterproportional verbessernd auf die Ergebnisse aus. Mittelfristig ergeben sich durch die Sicherungsmaßnahmen auf dem derzeitigen Preisniveau Chancen, bei einem erneuten Anstieg der Treibstoffpreise von unseren Sicherungsgeschäften zu profitieren. Nähere Erläuterungen zur Treibstoffpreissicherung finden Sie im Abschnitt 9.2.4, S. 119.

9.2.2 Branchenspezifische Chancen und Risiken

Markt- und Wettbewerbsrisiken mit Auswirkung auf Kapazität und Auslastung Neben den zyklischen Schwankungen der Weltkonjunktur mit ihren Auswirkungen auf die Nachfrage bestimmt die Entwicklung des Kapazitätsangebots der Fluggesellschaften wesentlich das Risikoprofil in der Industrie. Angesichts der stark gestiegenen Flugzeugbestellungen in den letzten Jahren rechnen wir trotz erschwelter Finanzierung für viele Fluggesellschaften in den kommenden Jahren mit wachsenden Überkapazitäten in vielen Marktsegmenten. In diesem Umfeld wird daher die Wettbewerbsfähigkeit wesentlich davon beeinflusst, wie das Unternehmen aufgestellt ist und wie schnell es auf Veränderungen der Nachfrage reagieren kann. Die Kosten variabel zu halten kann wettbewerbsentscheidend sein. An erster Stelle steht hierbei die Flexibilität, die eigenen Flugzeugkapazitäten an Nachfrageveränderungen anpassen zu können. Die vorausschauende Orderpolitik mit gestaffelten Flugzeugbestellungen und der Möglichkeit, jederzeit einen Teil älterer Flugzeuge durch neu ausgelieferte Flugzeuge auszutauschen, ermöglicht der Lufthansa jederzeit, eine der Nachfrage entsprechende Kapazität anbieten zu können. Da sich der Großteil der Flugzeuge im unbeschränkten Eigentum befindet und teilweise bereits beschrieben ist, kann bei Bedarf eine temporäre Stilllegung schnell und ohne hohe Remanenzkosten erfolgen.

Die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns sind in wettbewerbsintensiven Märkten tätig. Dabei sind vielerorts zu beobachtende Subventionen geeignet, den Wettbewerb für Lufthansa gegebenenfalls nachteilig zu verzerren. Andere Wettbewerber entwickeln sich ihrerseits weiter und prägen beispielsweise mit neuen Geschäftsmodellen und günstigeren Kostenstrukturen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene den Markt. Die Lufthansa Gesellschaften stellen sich darauf mit kundenorientierten und qualitativ hochwertigen Produkten und Dienstleistungen ein. In den Erläuterungen zu den jeweiligen Geschäftsfeldern ab S. 72 wird darauf detailliert eingegangen.

Entscheidend im Wettbewerb ist zudem die ständige Verbesserung der Kostenstruktur. Ihr entsprechen wir sowohl strukturell durch eine stetige Erhöhung der Kostenflexibilität und im Rahmen der Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ als auch akut durch die bedarfsgerechte Einführung von Ergebnissicherungsprogrammen.

Zunehmend weitet sich der internationale Wettbewerb auch auf einen Wettbewerb der Gesamtsysteme aus Flughäfen, Flugsicherung und Fluggesellschaften aus, denn diese haben erheblichen Einfluss auf die Effizienz der gesamten Wertschöpfungskette des Standorts und damit die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Fluggesellschaft. Die Bedeutung des infrastrukturellen Umfelds hat Lufthansa durchgehend betont. Sie erstreckt sich ebenso auf die erforderlichen Kapazitäten wie auch auf reibungslose Prozesse sowie wettbewerbsfähige Kosten- und Preisstrukturen. Die Auswirkungen der Finanzkrise auf den Ausbau der Infrastruktur sind zurzeit noch nicht absehbar. Infolge der deutlich höheren Hürden zur Finanzierung von Großprojekten besteht das Risiko, dass dringend notwendige Investitionen in die Flughafen- und Logistikinfrastruktur verzögert werden und damit langfristig Kapazitätsengpässe auftreten können.

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

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

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

In diesem Wettbewerbsumfeld spielen Allianzen und tiefer gehende Kooperationen eine zunehmend wichtige Rolle. Die Star Alliance ist nach wie vor das führende Bündnis mit dem breitesten Angebot. Lufthansa ergänzt das weltweite Angebot der Star Alliance insbesondere dadurch, dass sie gezielt regionale Kooperationen entwickelt. Mit dem vereinbarten Erwerb von Anteilen an Brussels Airlines, der mehrheitlichen Übernahme von British Midland und dem geplanten Erwerb von Austrian Airlines können im Lufthansa Airline-Verbund zusätzliche, über die im Rahmen einer Kooperation in der Star Alliance hinausgehende Perspektiven und Synergien erschlossen werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist die erfolgreiche Integration der SWISS in den Lufthansa Konzern.

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

Rechts- und Haftungsrisiken Neue Gesetze und Änderungen im nationalen und internationalen Regelwerk wirken sich ebenfalls entscheidend darauf aus, wie sich der Geschäftserfolg von Lufthansa zukünftig entwickeln wird. Verkehrsrechte, Sicherheitsbestimmungen und Regelungen im Bereich Compliance sind dabei genauso wichtig wie Vorschriften zu Steuern, Kapitalmarkt- und

Kartellrecht. Die jüngsten rechtlichen Änderungen, die sich auf die Geschäftsentwicklung der Lufthansa auswirken könnten, sind im Kapitel „Regulatorische und rechtliche Rahmenbedingungen“ auf S. 48 dargestellt. Lufthansa unterhält außerdem ein Compliance-Programm, das im Kapitel „Corporate Governance“ auf S. 34 eingehend beschrieben wird.

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

So wird die auf EU-Ebene ab 1. Januar 2012 beschlossene Einführung des Emissionshandels die Markt- und Wettbewerbssituation innerhalb der Luftfahrtindustrie verändern (zu näheren Ausführungen siehe S. 48). Lufthansa bereitet sich auf die Umsetzung dieser Anforderungen vor. Derzeit wird eine Sicherungsstrategie für das Preisänderungsrisiko der Emissionszertifikate erarbeitet und die Anpassung der entsprechenden EDV-Systeme vorbereitet.

Außerdem kann eine restriktivere Nachtflugregelung am Flughafen Frankfurt die Ergebnisentwicklung und Wachstumsperspektiven an diesem Drehkreuz negativ beeinflussen. Für eine wirtschaftliche und bedarfsgerechte Nutzung der Kapazitäten ist eine praktikable Regelung am Flughafen Frankfurt unabdingbar. Die Planfeststellung zum Kapazitätsausbau des Flughafens ist Ende 2007 beschlossen worden. Danach können die Kapazitäten substantiell erweitert werden. Im Planfeststellungsbeschluss sind für so genannte Homebase Carrier im Jahresdurchschnitt maximal 150 Flugbewegungen pro Nacht, davon mit Vorrang für Fracht nur maximal 17 in der Zeit von 23 bis 5 Uhr zugelassen. Im Januar 2009 hat der VGH Kassel die Eilanträge gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen. In der Begründung hat das Gericht jedoch deutlich gemacht, dass die Nachtflugregelung der rechtlichen Überprüfung am Ende nicht standhalten werde. Lufthansa hat Anfang 2008 gegen die restriktive Nachtflugregelung Klage erhoben. Über den Ausgang der Verfahren lässt sich derzeit keine belastbare Aussage treffen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die von Lufthansa favorisierte so genannte praktikable Nachtflugregelung nicht zur Umsetzung gelangt.

Das Management geopolitischer Risiken muss sich auf die Beherrschung eingetretener Folgen konzentrieren. Unser Emergency Response Program Sicherheit und Zuverlässigkeit ist dabei die Basis, die Folgen eines Zwischenfalls für alle Beteiligten so gering wie möglich zu halten. Die jeweiligen Maßnahmen werden aktuellen Entwicklungen angepasst und in einem Emergency Response and Action Plan (ERAP) festgelegt.

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

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

9.2.3 Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Unternehmensstrategische Chancen und Risiken Ein weltweites und dichtes Streckennetzwerk ist strategisch wichtig für den Erfolg eines weltweit operierenden Netzwerk-Carriers. Gemeinsam mit unseren Partnern der Star Alliance steht den Airlines des Lufthansa Konzerns das größte globale Flugnetz zur Verfügung. Durch ein systematisches Netz- und Allianzmanagement können Risiken frühzeitig erkannt und Chancen effektiv genutzt werden. Darüber hinaus eröffnet die Osterweiterung der EU allen Geschäftsfeldern zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten. Auch in den Wachstumsmärkten China und Indien sind wir gut aufgestellt und rechnen uns gute Entwicklungschancen aus.

Lufthansa nimmt eine aktive Rolle bei der aktuell stattfindenden Industriekonsolidierung ein. Wesentliche Schritte waren 2008 beispielsweise die eingeleiteten Anteilsübernahmen an Brussels Airlines und Austrian Airlines, denen die Integration dieser Partner folgen soll. Andere Projekte wurden geprüft und aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht weiterverfolgt. Zusätzlich wird nach Ausübung der Put-Option durch den Mehrheitsaktionär voraussichtlich auch British Midland zu integrieren sein. Bei der Bewertung und Integration neuer Partner können sich durch die operative Entwicklung und das Finanzprofil der zu übernehmenden Unternehmen im aktuellen Marktumfeld Risiken, aber auch Chancen ergeben. Diese können aufgrund ihres Zukunftsbezuges nicht vollständig erfasst werden. In die umfassende Bewertung des Chancen- und Risikoprofils fließen jedoch die Erfahrungen aus dem Konzern, zum Beispiel im Rahmen der Integration von SWISS, ein. Die vorhandene Expertise wird auch bei künftigen Prüfungen und Integrationen gezielt eingesetzt.

Personal Veränderte gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen führen in einigen Bereichen des Konzerns zu einer Umschichtung personalbezogener Risiken von der Sicherstellung des Wachstums durch optimale Personalgewinnung zur Gewährleistung atmender Personalkapazitäten bei Veränderungen in der Produktion. Wir verfügen über exakte Bewertungssysteme hinsichtlich des Personalbedarfs sowie ein erprobtes und in Stufen organisiertes Verfahren zur Anpassung von Personalkapazitäten. Verschiedene mit den Sozialpartnern vorvereinbarte flexibilisierende Elemente unterstützen die Anpassungsfähigkeit. Risikofaktoren stellen jedoch der Reaktionshebel und die Reaktionsgeschwindigkeit dar.

Transparenz und ein Vorrang sozialverträglicher Maßnahmen stellen sicher, dass dabei die wichtige und traditionell hohe Mitarbeitermotivation erhalten bleibt. Dadurch wird auch der erstklassige Ruf der Lufthansa im Arbeitsmarkt gewahrt. Dieser wird uns zusammen mit modernsten Systemen und Methoden im Personalmarketing den trotz Rezession nicht nachlassenden Wettbewerb um die besten Arbeitskräfte meistern lassen.

Zu den klassischen Personalrisiken gehören Akzeptanz- und Kostenrisiken im Rahmen tarifvertraglicher und betriebsverfassungsrechtlicher Vereinbarungen. Im Mittelpunkt hierbei stehen tarifliche Vergütungs- und Versorgungsregelungen. Die damit verbundenen kontinuierlichen anspruchsvollen Verhandlungen bergen Risiken, die durch Austarierung der unterschiedlichen Interessen im jeweiligen wirtschaftlichen Umfeld zu minimieren sind. Dafür gibt es professionelle und erprobte Verhandlungs- und Bewertungsteams.

Zunehmend heterogene Mitarbeiterstrukturen und stärker auf Teilinteressen ausgerichtete kleinere Sozialpartner in Deutschland können Gefahren für das Zusammenwirken der Beschäftigten und die Kostenstrukturen im gewachsenen Konzern auslösen. Lufthansa begegnet diesen Risiken mit intensivem Sozialpartnerdialog, die Zusammenarbeit forcierenden Konzepten und aktiver Kommunikation innerhalb wie außerhalb des Unternehmens. Dennoch kann auch für 2009 eine Eskalation von Tarifauseinandersetzungen bis hin zu Streikaktionen nicht ausgeschlossen werden. Neben der Schädigung des Images von Lufthansa als zuverlässigem Dienstleister bergen sie auch das Risiko von Erlösausfällen und Zusatzkosten.

Die Erweiterung des Konzern-Beteiligungsportfolios um neue ausländische Unternehmen birgt personalpolitische Herausforderungen, auf die Lufthansa beispielsweise mit einer Internationalisierungsinitiative u. a. für ein besseres Sprach- und Kulturverständnis reagiert. Wirtschaftliche und zugleich stabile mitarbeiterorientierte Personalstrukturen fördert der Konzern durch Achtung eigenständiger dezentraler Verantwortungen und Identitäten. Den dadurch erhöhten Ansprüchen an die Sicherstellung gemeinsamer Mindeststandards, zum Beispiel im Bereich des HR-Reporting, und der personalpolitischen Verpflichtungen, die Lufthansa als Konzern eingegangen ist, stellen wir uns durch aktive Einbindung der neuen Kollegen auf „Augenhöhe“. Risiken können sich in diesem Zusammenhang aus nicht erkannten wirtschaftlichen oder personalpolitischen Belastungen bei den erworbenen Beteiligungen ergeben.

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 angemessenen Selbstbehalt abgeschlossen.

Informationstechnologie IT-Systeme gehören zum Alltag in den Geschäftsprozessen von Lufthansa. Möglichen Risiken begegnen wir durch ein spezielles IT-Risikomanagement. Maßgeschneiderte Sicherungskonzepte orientieren sich daran, wie unternehmenskritisch die Prozesse in den Konzerngesellschaften sind und wie weit sie durch IT unterstützt werden.

Sicherheitslücken werden mit organisatorischen und technischen Maßnahmen adressiert. Die Revision überwacht den Erfolg dieser Maßnahmen. Die IT-Sicherheitspolitik des Lufthansa Konzerns wird stets an die aktuellen Anforderungen zur IT-Sicherheit angepasst. Wir reagieren damit auf neue mögliche Bedrohungsszenarien und die schnell fortschreitende Weiterentwicklung der Informationstechnologie. Für die Umstellung der Sicherheitsregularien sorgen ein Corporate Information Security Officer für den Konzern und die Information Security Officers für die Geschäftsfelder. Sie sind dafür

verantwortlich, die IT-Sicherheitsstandards in den Konzerngesellschaften umzusetzen. Auf diese Weise können wir ein angemessenes IT-Sicherheitsniveau halten und garantieren, dass Risiken wirtschaftlich sinnvoll reduziert werden.

Qualität Faktoren wie Markenimage und innovative Produktqualität werden immer wichtiger, um am Markt ein angestrebtes Preisniveau auch durchzusetzen. Da der Preisdruck weiter wächst, ist es von entscheidender Bedeutung, auch bei den erforderlichen Maßnahmen zur Effizienzverbesserung die hohen Lufthansa Qualitätsstandards zu sichern. Ein zentrales und neues Element des Markenmanagements bei Lufthansa ist die „Brand Academy“, die die Philosophie und Vision der Marken im Lufthansa Konzern repräsentiert. Die Ziele dieser Markenakademie, die integraler Bestandteil des neuen Lufthansa Training and Conference Center im südlich von Frankfurt gelegenen Seeheim ist, sind es, Verständnis für die Bedeutung des Themas Marke zu schaffen sowie Mitarbeitern und Partnern Markenorientierung zu vermitteln.

Kommunikation Wie für jeden Großkonzern existieren auch für Lufthansa Kommunikationsrisiken. Deshalb arbeiten insbesondere die Bereiche Konzernkommunikation und Kapitalmarktcommunication seit vielen Jahren professionell daran, die richtigen Informationen stets aktuell den entsprechenden Adressaten zur Verfügung zu stellen. Ein Ad-hoc-Komitee, in dem der Chefsyndikus und die Leiter Investor Relations und Konzernkommunikation vertreten sind, prüft darüber hinaus alle Sachverhalte darauf, ob sie für eine Ad-hoc-Veröffentlichung gemäß Wertpapierhandelsgesetz relevant sind.

Rechnungslegung Bei der Rechnungslegung und der Erstellung der Abschlüsse gelten für uns wie für alle börsennotierten Unternehmen in Deutschland zahlreiche nationale und europaweit gültige Vorschriften und Gesetze. Informationen dazu finden Sie im Kapitel „Corporate Governance“ auf S. 34.

Operationelle Risiken Wie bei jeder Fluggesellschaft bestehen auch bei Lufthansa potenzielle Flug- und technische Betriebsrisiken. Darunter ist zum einen das Risiko zu verstehen, den Flugbetrieb aus technischen oder fachlichen Gründen nicht regelmäßig darstellen zu können. Wenn Flugzeuge etwa aus Witterungsgründen nicht pünktlich starten oder landen können, hat dies möglicherweise negativen Einfluss auf die Kaufentscheidung des Kunden.

Zum anderen gehört zu den Flug- und technischen Betriebsrisiken das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden. Bedrohungen, die das Unfallrisiko beeinflussen, werden in vier Gruppen unterteilt: Umweltfaktoren (z. B. Wetter, Vogelschlag), technische Faktoren (z. B. Triebwerkausfälle), Organisationsfaktoren

(etwa Fehler bei der Personalauswahl, widersprüchliche Vorschriften) und – von besonderer Bedeutung – der Faktor Mensch. Lufthansa forscht systematisch nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das mögliche Risiko zu steuern. So wird beispielsweise jeder einzelne Lufthansa Flug anhand der in den Flugdatenschreibern („Black Box“) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden. Auch andere, weltweit bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen werden analysiert und gegebenenfalls in Schulungsmaßnahmen integriert. Das Sicherheitsmanagementsystem der Lufthansa kann so das operationelle Risiko der Lufthansa verringern – etwa durch gezielte Maßnahmen in der Pilotenschulung oder durch technische Modifikationen wie das Nachrüsten neuer Warnsysteme. Dabei wird auch das Sicherheitsmanagementsystem laufend verbessert und weiterentwickelt.

9.2.4 Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Lufthansa trägt als international tätiger Luftverkehrskonzern das Risiko aus der Änderung von Treibstoffpreisen, Zinsen und Devisenkursen. Die grundsätzlich konservative Ausrichtung bei den Finanz- und Rohstoffrisiken spiegelt sich in einem systematischen Finanzmanagement wider. Dafür setzen wir geeignete Management- und Kontrollsysteme ein, mit denen wir die Risiken messen, steuern und überwachen. Dabei sind die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings organisatorisch strikt voneinander getrennt. Hierbei stützt sich Lufthansa auf interne Richtlinien, die vom Vorstand vorgegeben und ständig weiterentwickelt werden. Das Konzern-Finanzrisikocontrolling und die Konzernrevision wachen darüber, dass die Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Außerdem wird der Aufsichtsrat regelmäßig über die Risikopositionen informiert. Auskunft über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungsgeschäfte im Einzelnen finden Sie im Anhang, Erläuterung 48, S. 183.

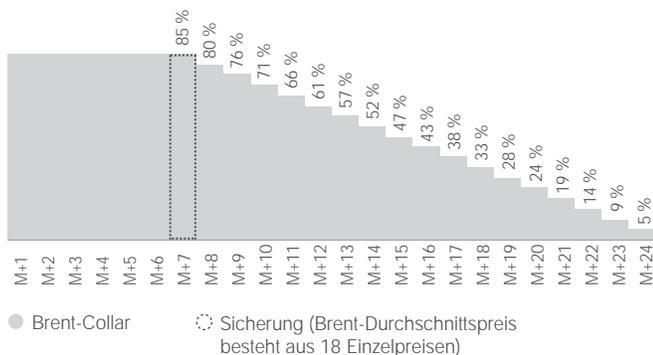
Die eingesetzten derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich dazu, Grundgeschäfte abzusichern. Die Marktwerte der Derivate müssen daher im Zusammenhang mit dem Grundgeschäft betrachtet werden. Das wesentliche Ziel der Treibstoffpreis- und der Devisensicherungen ist es, Schwankungen bei den Ergebnissen zu verringern. Dies wird dadurch erreicht, dass über ein „layered hedging“ Durchschnittskurse gebildet werden. Die Zinssicherung verfolgt das Ziel, die Zinskosten zu reduzieren und gleichzeitig Schwankungen beim Zinsaufwand zu minimieren.

Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in einem Treasury-System abgebildet. So können sie jederzeit bewertet werden. Wir arbeiten bei solchen Geschäften grundsätzlich nur mit Banken zusammen, die mindestens über ein „BBB“ oder vergleichbares Langfrist-Rating verfügen. Für jede Bank wird ein ratingabhängiges Limit eingerichtet und die Einhaltung der Limits überwacht.

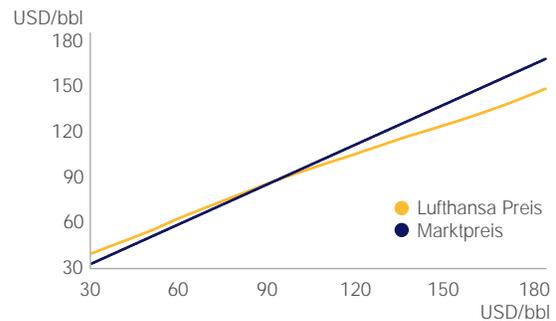
Im Jahr 2008 zählte auch Lehman Brothers zu den Kontrahenten von Lufthansa. Mit dieser Bank bestanden eine Reihe von Devisen-, Zins- und Treibstoffpreissicherungen sowie auf der Anlagenseite auch Investments, so dass auch Lufthansa von deren Insolvenz betroffen ist. In der strategischen Liquidität war Lufthansa zum Zeitpunkt der Insolvenz mit nominal 9,1 Mio. EUR in Lehman Brothers Bonds investiert. Bis auf nominal 3 Mio. EUR konnten die Positionen auch nach der Insolvenz verkauft werden. Für die ausgefallenen Finanzderivate im Devisen- und Zinsbereich sind Ersatzgeschäfte abgeschlossen worden. Im Treibstoffbereich hat der Ausfall von Sicherungsgeschäften mit Lehman Brothers dazu geführt, dass der Sicherungsgrad für 2009 unter dem liegt, den Lufthansa mit ihrer Layersicherung normalerweise zum Ende eines Geschäftsjahres erreicht hat. Lufthansa hatte sich nach dem Ausfall dafür entschieden, die Sicherungsgeschäfte nicht mit anderen Kontrahenten nachzuholen, da aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklung kurzfristig nicht mit einer Erhöhung der Treibstoffpreise gerechnet wird. Die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Treibstoffpreissicherung ist davon nicht betroffen.

Treibstoffpreissicherungen Der Treibstoffverbrauch des Lufthansa Konzerns lag im Berichtsjahr bei etwa 7,9 Millionen Tonnen Kerosin. Er stellt aktuell mit rund 21 Prozent der betrieblichen Aufwendungen für den Lufthansa Konzern einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können somit das betriebliche Ergebnis erheblich beeinflussen. Lufthansa setzt deswegen eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Sicherungsgrad und Zeithorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell der jeweiligen Konzerngesellschaft ergibt. In der Grafik „Hedging-Politik“ ist die Hedging-Politik der Lufthansa Passage Airlines und der SWISS dargestellt. Die Sicherungen erfolgen überwiegend in Rohöl.

Lufthansa Hedging-Politik Mittelfristiges Rohöl-Hedging

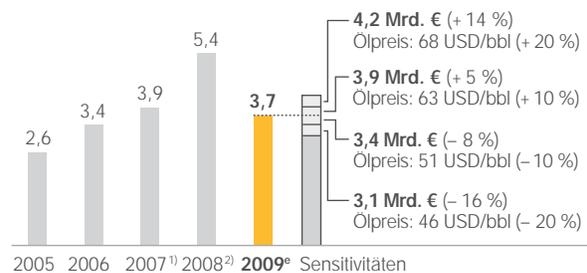


Ölpreisszenario Lufthansa Konzern 2009 (Stand zum 02.01.2009)



Bei der Treibstoffabsicherung bedient sich Lufthansa der üblichen Marktinstrumentarien wie Terminkontrakten und Optionen. Lufthansa sichert mit einem Vorlauf von bis zu 24 Monaten jeweils monatlich bis zu circa 5 Prozent des geplanten Monatsverbrauchs in Brent-Collars und/oder „4-Ways“ bis zu einem Sicherungsgrad von 85 Prozent. Den Sicherungsgeschäften liegt also eine feste Regel zugrunde, sie bilden damit einen Durchschnittskurs der Rohölpreise ab. Die auf einen Zeitpunkt folgenden sechs Monate sind bis zu 85 Prozent gesichert. Zum Bilanzstichtag bestanden für 63 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2009 Rohölpreissicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Für das Jahr 2010 bestanden zum Stichtag für rund 26 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen.

Treibstoffkosten in Mrd. € (Stand zum 02.01.2009)



Schätzung basiert auf: durchschnittlichem Future-Preis 57,04 USD/bbl zum USD-Kurs 1,41 am 02.01.2009.

¹⁾ Inkl. SWISS (ab Juli 2007).

²⁾ Inkl. SWISS (ganzes Jahr).

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

Im Falle eines Rückgangs der Treibstoffpreise um 20 Prozent unter das Preisniveau zum Ende des Geschäftsjahres 2008 (Future-Preis 57,04 USD/bbl) würde sich der Aufwand des Lufthansa Konzerns von den erwarteten knapp 3,7 Mrd. EUR um rund 520 Mio. EUR auf rund 3,1 Mrd. EUR reduzieren. Die hiermit verbundene Ergebnisentlastung würde durch reduzierte Treibstoffzuschläge jedoch wieder eingeschränkt.

Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro-US-Dollar-Wechselkurses die Treibstoffpreise in Euro zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Dies ist im Währungsexposure berücksichtigt.

Währungsrisiken Aus internationalen Ticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoffen, Flugzeugen und Ersatzteilen ergeben sich Fremdwährungsrisiken für den Lufthansa Konzern. Alle Tochtergesellschaften melden ihre Währungsexposures mit einem Zeithorizont von 24 Monaten an den Konzern. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Netto-Position pro Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Von den 56 Währungspositionen des Lufthansa Konzerns werden 16 aktiv gesteuert. Die wichtigsten Währungen sind USD, YEN und GBP. Mit dem operativen USD-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 48, S. 183 zu finden.

Liquiditäts-, Finanzierungs- und Zinsrisiken Jederzeit ausreichend mit Liquidität versorgt zu sein, spielt für Lufthansa eine zentrale Rolle. Durch unser Finanzberichtssystem werden Informationen über den tatsächlichen Finanzstatus und über zu erwartende Zahlungsströme der einzelnen Konzerngesellschaften zentral zur Verfügung stellt. Daraus ergibt sich jederzeit ein aktuelles Bild über die Liquiditätsentwicklung des Konzerns.

Um immer handlungsfähig zu sein, hält Lufthansa eine strategische Mindestliquidität in Höhe von 2 Mrd. EUR. Darüber hinaus verfügte Lufthansa zum 31. Dezember 2008 über bilateral zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von weiteren 1,8 Mrd. EUR.

Liquidität sichert Flexibilität und Wachstum in Mrd. EUR



Unter Wahrung dieser Liquiditätsreserve erfordert unsere Investitionsplanung die Aufnahme von Finanzmitteln. Die aktuelle internationale Finanzkrise belastet Banken und Investoren jedoch weltweit nachhaltig. Als Folge dessen ist eine allgemeine Verknappung und Verteuerung von Fremdkapital spürbar. Deshalb sind auch für Lufthansa Auswirkungen auf die Finanzierung nicht auszuschließen. Gleichwohl wird Lufthansa aufgrund ihrer Bonität und ihrer Position in der Branche weiterhin als bevorzugte Partnerin von Banken und Investoren angesehen. Auf unser Finanzprofil und die Eckpfeiler der Finanzstrategie gehen wir im Kapitel „Finanzstrategie“, S. 64 detailliert ein.

Aus der Finanzierung der Geschäftstätigkeit resultieren Zinsänderungsrisiken. Die Gesamthöhe der ausstehenden Finanzierungen beläuft sich auf 3,6 Mrd. EUR. Um das allgemeine Zinsänderungsrisiko zu steuern, nutzt Lufthansa die überwiegend gegenläufigen Bewegungen des operativen Ergebnisses (natural hedge) und minimiert dabei gleichzeitig den durchschnittlichen langfristigen Zinsaufwand. So werden 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten entweder bereits originär variabel aufgenommen oder per Derivat in variabel gewandelt. Die Fremdwährungsrisiken aus der Finanzierung werden grundsätzlich zu 100 Prozent gesichert. Bei den benutzten Derivaten handelt es sich um Zinsswaps und Cross Currency Swaps.

Weitere Informationen sind im Konzernanhang, Erläuterung 48, S. 183 aufgeführt.

Kreditrisiken Ziel der bei Lufthansa verwendeten Kontrahentenlimit-Systematik im Finanzmanagement ist es, fortlaufend das Kontrahentenausfallrisiko einzuschätzen und zu steuern. Je Kontrahent ist eine maximale Risikobereitschaft festgelegt. Diese leitet sich überwiegend aus der Bonitätseinstufung anerkannter Rating-Agenturen ab. Für Mineralölgesellschaften ohne Rating liegt der maximale Kreditrahmen in der Regel bei 20 Mio. EUR.

In welchem Ausmaß die Kontrahentenlimits durch bestehende Finanzmarktgeschäfte tatsächlich genutzt werden, ermitteln und überwachen wir werktäglich. Bei Überschreiten eines Limits wird ein Eskalationsprozess angestoßen und dabei entschieden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind. Weitere Informationen sowie die zum Jahresende 2008 bestehenden Kreditrisikopositionen sind im Konzernanhang, Erläuterung 48, S. 183 zu finden.

In Zeiten wirtschaftlichen Abschwungs steigen auch die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen. Wir beobachten auch hier zeitnah die Entwicklung der Forderungen auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder. Zudem werden Präventivmaßnahmen durchgeführt. So erfolgt der Verkauf von Passagier- und Frachtdokumenten größtenteils über Vermittler, deren Bonität fortlaufend überprüft und teilweise über Bürgschaften oder ähnliche Instrumente abgesichert wird.

Kontrahentenrisiken in Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden ebenfalls eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur Reduktion des Ausfallrisikos wurden außerdem Zahlungsziele mit einzelnen Kreditkartengesellschaften in den Jahren 2007 und 2008 deutlich reduziert.

Marktrisiko aus Kapitalanlagen Lufthansa tätigt Kapitalanlagen im Rahmen ihrer operativen Liquidität, der strategischen Mindestliquidität und innerhalb des Lufthansa Pension Trust. Die Risiken erstrecken sich hierbei im Wesentlichen auf Kursrisiken bei Aktien, Renten und Zinsen sowie auf Kreditrisiken. Die weltweiten Kursverluste im Berichtsjahr waren eindrucksvoller Beweis der Notwendigkeit eines funktionierenden Risikomanagements.

Bei der operativen Liquidität der Lufthansa erfolgt die Anlage gemäß Konzernfinanzrichtlinie. Die Anlagedauer erstreckt sich auf maximal zwölf Monate. Mindestens 300 Mio. EUR müssen in Anlagen mit einer täglichen Verfügbarkeit investiert sein. Lufthansa nutzt

in der operativen Liquidität im Wesentlichen täglich liquidierbare Geldmarktfonds, Tages- und Termingelder sowie kurzlaufende Wertpapiere (insbesondere Commercial Papers) von kreditwürdigen Emittenten. Die Anlagen müssen bei Kontrahenten erfolgen, die ein Rating von mindestens „BBB“ vorweisen können. Nur 20 Prozent der Anlagen der operativen Liquidität dürfen bei Kontrahenten mit einem geringeren Rating als A- angelegt sein. Bei der Investition in Geldmarktfonds darf ein Anteil von 10 Prozent am Gesamtvermögen des Fonds nicht überschritten werden. Aufgrund einer strengen Überwachung der Anlagen wurde die operative Liquidität nicht durch die aktuelle Finanzmarktkrise in Mitleidenschaft gezogen.

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität hat Lufthansa mittels einer stochastischen Allokationsstudie hergeleitet. Grundlage hierfür waren die konservativen Anlagegrundsätze von Lufthansa. Das Ergebnis der Studie war ein risikodiversifiziertes Portfolio, bei dem der größte Teil der Anlagen in geldmarktnahe Produkte investiert wird. Ein Teil der Anlagen wurde über eine Kapitalgarantie abgesichert. Die strategische Mindestliquidität ist in verschiedene Bausteine mit unterschiedlichen Anlagehorizonten unterteilt, die von mehreren externen Fondsmanagern in separaten Mandaten verwaltet werden. Als Vorgabe ist unter anderem eine Liquidierbarkeit innerhalb von höchstens vier Wochen zu berücksichtigen. Jeder Fondsmanager hat dabei eigene, von den allgemeinen Lufthansa Anlagegrundsätzen abgeleitete Anlagerichtlinien zu befolgen. Da in einigen Mandaten auch Investitionen in Unternehmensanleihen und begrenzt in ABS-Titeln möglich sind, kam es bei der strategischen Mindestliquidität im Zusammenhang mit der Finanzmarktkrise zu Wertabschlägen. Insgesamt betrug die Entwicklung der strategischen Liquidität –6,1 Prozent. Lufthansa steht hier in ständigem Kontakt mit den Fondsmanagern und überwacht die Wertentwicklung mittels täglicher und monatlicher Performance- und Risikoberichte.

Die Anlagen des Lufthansa Pension Trust erfolgen ebenfalls auf Basis einer Allokationsstudie. Auch hier sind die konservativen Anlagegrundsätze der Lufthansa maßgeblich und bilden die Grundlage für die speziellen Anlagerichtlinien der einzelnen Fondsmanager. Durch eine breite Aufteilung auf Anlageklassen und Fondsmanager folgen wir hier dem Prinzip der Risikodiversifikation. Zusätzlich existiert ein Risikomanagement-System, das eine Risikosteuerung auf täglicher Basis zulässt. Aufgrund des starken Kursverfalls an den Finanzmärkten hat dieses Risikosystem zu einer überwiegenden Absicherung der Anlageklassen mittels derivativer Instrumente bzw. durch physische Verkäufe geführt. Auf diese Weise konnte der Wertverlust des Lufthansa Pension Trust trotz der Finanzmarktkrise auf 11,2 Prozent begrenzt werden.

9.3 Gesamtaussage zur Risikosituation des Konzerns

Für den Lufthansa Konzern werden die Chancen und Risiken maßgeblich von den gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren und den hieraus resultierenden Einflüssen auf die Luftverkehrsmärkte und den Wettbewerb geprägt.

Übereinstimmend gehen nahezu alle Institute für 2009 weltweit von einem starken Wachstumseinbruch aus. Das Risiko einer weltweiten Rezession ist nicht auszuschließen. Erstmals seit 2001 wird 2009 weltweit wieder mit einem rückläufigen Passagier- und Frachtmarkt gerechnet. Darüber hinaus können vor dem Hintergrund der beobachteten Volatilitäten die Entwicklung der Treibstoffkosten und die Möglichkeit der Kompensation durch Treibstoffzuschläge ein erhebliches Risiko für den Konzern bedeuten.

Lufthansa baut in diesem Umfeld auf ihre Fähigkeit, Kapazitäten und Ressourcen flexibel den sich ändernden Marktbedingungen anpassen zu können. Durch eine vorausschauende Orderpolitik mit der Möglichkeit, jederzeit einen Teil älterer, abgeschriebener Flugzeuge durch neu bestellte austauschen zu können, verfügt Lufthansa hierzu über die erforderliche Flexibilität. Bei einer weiteren dramatischen Verschlechterung der konjunkturellen Lage und der Nachfrageentwicklung im Luftverkehr können jedoch auch für Lufthansa zusätzliche ergebnissichernde Maßnahmen notwendig werden.

Lufthansa profitiert in der gegenwärtigen Situation nicht funktionsfähiger Finanzmärkte von ihrem guten Finanzprofil. Eine vorgehaltene Mindestliquidität von 2 Mrd. EUR, das Investment Grade-Rating und eine geringe Nettoverschuldung erhalten dem Konzern den Zugang zu den Finanzmärkten. Zwar werden auch für Lufthansa die Kreditkosten im neuen Marktumfeld steigen, jedoch mit deutlich geringeren Risikoaufschlägen, als die Mitbewerber zu verkräften haben.

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

10. Nachtragsbericht

Am 26. Januar gab die Europäische Kommission bekannt, dass sie die geplante Übernahme von SN Airholding NV, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, einer eingehenderen Prüfung unterziehen wird. Die Frist für die Untersuchung des Zusammenschlusses wurde daraufhin bis zum 10. Juni 2009 verlängert. Ursprünglich wurde von einer Entscheidung Ende Januar ausgegangen. Die Lufthansa rechnet dennoch mit einer Zustimmung für die geplante Transaktion.

Als Reaktion auf den drastischen Rückgang der Frachtmengen in den vorangegangenen Monaten hat Lufthansa Cargo ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen. So befinden sich seit dem 1. März 2009 2.600 Mitarbeiter des Unternehmens in Kurzarbeit. Eine entsprechende Betriebsvereinbarung wurde am 12. Februar 2009 unterzeichnet. Im Rahmen dieser Maßnahme, die zunächst auf zwölf Monate begrenzt ist, kann das Produktionsvolumen flexibel um bis zu 20 Prozent reduziert werden. Bereits zu Beginn des Jahres hatte Lufthansa Cargo die Frachterkapazitäten als Reaktion auf die rückläufige Nachfrage um 10 Prozent reduziert. Darüber hinaus verfolgt das Unternehmen die Nachfrageentwicklung sehr genau und wird bei einer weiteren Verschlechterung zusätzliche Maßnahmen einleiten.

Am 2. Februar 2009 nahm Lufthansa Italia den Liniendienst auf. Die ersten beiden Airbus A319 verbinden seitdem Mailand mit Paris und Barcelona. Anfang März folgten mit Brüssel, Budapest, Bukarest und Madrid vier weitere Destinationen. Mit dem Start des Sommerflugplans 2009 werden darüber hinaus noch Nonstop-Verbindungen nach London und Lissabon aufgenommen. Lufthansa nutzt damit die sich bietenden Chancen im interessanten norditalienischen Markt.

Mit Ablauf des Tarifvertrages zum 31. Dezember 2008 hat die Gewerkschaft UFO für die 16.000 Flugbegleiter der Lufthansa in Deutschland u.a. eine Erhöhung des Vergütungsvolumens um 15 Prozent gefordert. Das Angebotspaket der Lufthansa, das sich an dem im August 2008 mit ver.di erzielten Abschluss mit dem für das Lufthansa Bodenpersonal orientierte, umfasst eine Erhöhung des Vergütungsvolumens der Vergütungen, eine Ergebnisbeteiligung und konkrete Verbesserungsvorschläge zu den Arbeitsbedingungen. Dennoch hat die Gewerkschaft die Verhandlungen zunächst abgebrochen und erste Warnstreiks durchgeführt. In der fünften Verhandlungsrunde Mitte Februar 2009 hat UFO die Verhandlungen abgebrochen und zu Urabstimmungen aufgerufen.

11. Ausblick

11.1 Wirtschaftlicher Ausblick

BIP-Wachstum Prognose 2008–2012* ggb. Vorjahr					
in %	2008	2009	2010	2011	2012
Welt	2,3	- 1,2	2,3	3,8	4,1
Europa	1,0	- 2,2	0,3	1,7	2,1
- Deutschland	1,0	- 3,0	0,0	1,5	1,6
Nordamerika	1,2	- 2,6	2,1	3,6	3,3
Südamerika	3,9	- 0,4	3,1	4,2	3,9
Asien/Pazifik	3,7	0,8	4,3	6,1	6,5
- China	9,0	5,9	8,0	9,6	9,7
Naher Osten	6,0	0,8	3,4	4,8	4,8
Afrika	5,5	2,6	3,7	5,0	5,5

Quelle: Global Insight World Overview per 14.02.2009.
*Prognosewerte.

Die Weltwirtschaft hat sich in den letzten Monaten stärker abgeschwächt als ursprünglich angenommen. Belastend wirken vor allem die ungünstigen Ertragsaussichten der Unternehmen und die anhaltende Krise im Finanzbereich, die eine zurückhaltende Kreditvergabe seitens der Banken und Vermögensverluste bei den privaten Haushalten zur Folge haben. Aufgrund der wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen dem Finanzsektor und dem realwirtschaftlichen Bereich wird vor diesem Hintergrund für die Weltwirtschaft eine negative Entwicklung erwartet. Insgesamt wird für 2009 damit gerechnet, dass die weltwirtschaftliche Leistung um 1,2 Prozent abnimmt, Wirtschaftsfachleute sprechen von der schwersten Rezession seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Diese Entwicklung wird getrieben von einer Abwärtsdynamik in den Industrieländern, die sich auf die Schwellenländer ausdehnt. Stabilisierende Wirkungen sollen im Wesentlichen von den expansiven fiskalpolitischen Maßnahmen ausgehen, die in den Industrieländern, aber auch in Schwellenländern, wie zum Beispiel China, beschlossen wurden. Es wird jedoch nicht davon ausgegangen, dass sich die konjunkturelle Lage vor Ende des Jahres 2009 wieder verbessert.

Für die USA wird eine weiter andauernde Rezession erwartet. Dabei wird die wirtschaftliche Entwicklung besonders vom weiteren Verlauf der Finanz- und Immobilienkrise sowie von den beschlossenen und noch geplanten Konjunkturprogrammen abhängen. Der private Konsum dürfte ebenfalls zurückgehen. Dämpfend wirkt außerdem, dass sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt zunehmend verschlechtert. Dies sorgt für negative Vermögenseffekte und eine steigende Sparquote. Angesichts der weltweiten konjunkturellen Abkühlung und eines stärker gewordenen Dollars wird die US-Industrie unter der nachlassenden internationalen Nachfrage leiden. Vor diesem Hintergrund wird damit gerechnet, dass in den USA die Wirtschaftsleistung 2009 um 2,7 Prozent zurückgeht.

Aufgrund des sehr schwachen weltwirtschaftlichen Umfelds und ihrer hohen Exportabhängigkeit wird sich die konjunkturelle Dynamik der Wirtschaft im asiatisch-pazifischen Raum 2009 weiter abkühlen. Insgesamt wird ein Wachstum von nur 0,8 Prozent erwartet. In Japan wird der gestiegene Außenwert des Yen die Exporttätigkeit zusätzlich merklich bremsen. Der private Konsum wird trotz finanzpolitischer Impulse diesen Trend nur in sehr geringem Umfang ausgleichen können. Die Wirtschaftsleistung wird deshalb in Japan 2009 voraussichtlich um 3,3 Prozent schrumpfen. Auch die chinesische Wirtschaft, die stark vom Export abhängt, wird 2009 deutlich weniger wachsen als in den vergangenen Jahren. Um den Exportrückgängen entgegenzuwirken, sind Maßnahmen ergriffen worden, mit denen die inländische Nachfrage angeregt werden soll. Neben geldpolitischen Maßnahmen werden vor allem Investitionen in die Infrastruktur drastisch ausgeweitet. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Wirtschaft 2009 nur noch um 5,9 Prozent wachsen wird. Dies ist das niedrigste Niveau seit 1990.

Für Europa wird erwartet, dass das Bruttoinlandsprodukt 2009 um 2,2 Prozent schrumpfen wird. Diese Entwicklung wird maßgeblich durch stark rückläufige Investitionen und abnehmende Exporte beeinflusst werden. Auch für Deutschland wird mit einer Rezession und einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 3,0 Prozent gerechnet. Dies wäre der höchste Negativwert seit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland. Aufgrund ihrer hohen weltwirtschaftlichen Verflechtung ist die deutsche Wirtschaft besonders anfällig für außenwirtschaftliche Wechsellagen. Dementsprechend schwer wiegt der erwartete Rückgang der Exporte. Die widrigen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden sich darüber hinaus auch auf die Investitionstätigkeit auswirken. Vom privaten Verbrauch sind ebenfalls keine nennenswerten Impulse zu erwarten. Um dem weltweiten Abschwung entgegenzuwirken, hat auch die Bundesregierung Konjunkturprogramme beschlossen, die 2009 stabilisierend wirken sollen.

Währungsentwicklung

Die im Rahmen der Finanzkrise stark gestiegene Volatilität an den Währungsmärkten hält unverändert an. Es wird daher erwartet, dass diese Entwicklung sich auch im Jahr 2009 fortsetzen wird.

Ölpreisentwicklung

Angesichts der weltweiten Rezession wird erwartet, dass der Ölpreis kurz- bis mittelfristig auf niedrigem Niveau verbleibt. Sobald sich aber die Wirtschaft wieder belebt, sollte auch der Ölpreis angesichts der nach wie vor begrenzten Ressourcen wieder deutlich ansteigen. Dies dokumentieren auch die Terminkontrakte für Rohöl. Lagen sie zum Jahresende 2008 für eine Lieferung im Dezember 2009 mit 61 USD/bbl noch um 35 Prozent über dem Spot-Preis, betrug der Aufschlag für einen 24-Monats-Kontrakt bis Dezember 2010 bereits 49 Prozent (68 USD/bbl).

11.2 Branchenausblick

Aufgrund der deutlichen Eintrübung der wirtschaftlichen Entwicklung wird auch für die Luftverkehrsbranche mit regional zum Teil erheblichen Auswirkungen gerechnet. Insgesamt erwartet die IATA, dass die Passagierzahlen 2009 erstmals seit 2001 um 3 Prozent zurückgehen. Der letzte spürbare Rückgang aufgrund der globalen Eintrübung der Wirtschaft datiert aus dem Jahre 1991. Eine Rückkehr zum langfristigen Wachstumstrend von jährlich 5 Prozent wird nicht vor 2011 erwartet.

Angesichts dieser Entwicklung ist davon auszugehen, dass auf dem nordamerikanischen Markt, wie schon 2008 begonnen, die Kapazitäten weiter reduziert werden. In Asien und dem Mittleren Osten stehen umfassende Kapazitätsanpassungen jedoch umfangreiche Flugzeugneubestellungen entgegen. Aufgrund der Gefahr des Verlusts von Slots an den europäischen Hubs besteht auch in Europa die Gefahr, dass auf die nachlassende Nachfrage nicht mit einer entsprechenden Angebotsreduktion reagiert wird.

In der Folge erwartet die IATA für die nordamerikanischen Fluggesellschaften aufgrund der frühzeitigen Kapazitätsanpassungen eine Rückkehr zur Profitabilität im kommenden Jahr. Vor dem Hintergrund der nach wie vor ungünstigen Hedging-Positionen vieler US-Airlines und dem erwarteten Rückgang der Wirtschaftsleistung in den USA erscheint dies aus heutiger Sicht jedoch unwahrscheinlich. Für die asiatischen und europäischen Märkte rechnet die IATA mit Verlusten. Nach Einschätzung des Airline-Verbandes werden die gesunkenen Treibstoffpreise die rückläufigen Erlöse nicht kompensieren können. Insgesamt wird für die Industrie mit einem operativen Verlust von 2,5 Mrd. USD gerechnet. Es ist nicht auszuschließen, dass sich dieser im Jahresverlauf noch ausweitet. Darüber hinaus wird in der gesamten Luftfahrtindustrie ein weiterer Anstieg der Insolvenzen erwartet.

Durch den Zusammenschluss und die Übernahme von Airlines wird sich die Konsolidierung der Branche auch im Jahr 2009 weiter fortsetzen. So hat Air France-KLM zu Beginn des Jahres einen 25-prozentigen Anteil an der neu gegründeten Alitalia übernommen und eine strategische Partnerschaft mit der italienischen Gesellschaft angekündigt. British Airways, Iberia und American Airlines streben ein weitreichendes Joint Venture an. Die beiden Ersteren verhandeln außerdem seit Juli 2008 über einen Unternehmenszusammenschluss. Lufthansa erwartet vorbehaltlich der Zustimmung der entsprechenden EU-Behörden die Übernahme der Mehrheit an Austrian Airlines und British Midland sowie eines 45-prozentigen Anteils an SN Airholding SA/NV, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines.

Prognose des internationalen Luftfahrtaufkommens

Anzahl in Mio.	2009	Veränderung ggü. Vorjahr in %	2010	Veränderung ggü. Vorjahr in %	2011	Veränderung ggü. Vorjahr in %	2012	Veränderung ggü. Vorjahr in %	2013	Veränderung ggü. Vorjahr in %
Nationaler und internationaler planmäßiger Luftverkehr										
Verkaufte Sitzkilometer	4 157	- 3,0	4 194	0,9	4 412	5,2	4 713	6,8	5 015	6,4
Verkaufte Tonnenkilometer	148	- 5,0	156	5,4	167	7,1	177	6,0	189	6,8
Internationaler planmäßiger Luftverkehr										
Verkaufte Sitzkilometer	2 548	- 3,0	2 570	0,9	2 719	5,8	2 929	7,7	3 126	6,7
Verkaufte Tonnenkilometer	124	- 5,0	130	4,8	139	6,9	148	6,5	158	6,8

Quelle: IATA Dezember 2008.

Für den Frachtverkehr wird seitens IATA für 2009 mit einem weitaus deutlicheren Rückgang des Absatzes um 5 Prozent gerechnet. Nach momentaner Einschätzung wird dieser Rückgang jedoch nicht langfristiger Natur sein. Ab 2010 erwartet die IATA entsprechend den Erwartungen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung aufgrund der wieder zunehmenden Wirtschaftsaktivitäten, die sich unmittelbar auf den Frachtverkehr auswirken, wieder eine steigende Nachfrage. Traditionell ist die Entwicklung des Frachtaufkommens ein Frühindikator für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung.

11.3 Änderungen in Geschäft und Organisation

Der Lufthansa Konzern und sein Umfeld haben seit 1995 vielfältige Änderungen erfahren. Dementsprechend wird die Organisationsstruktur des Unternehmens kontinuierlich an den strategischen Fokus und geänderte Rahmenbedingungen angepasst, um auf künftige Entwicklungen vorbereitet zu sein. Die Geschäftsorganisation der Lufthansa folgt dem Prinzip der bestmöglichen Aufstellung und Steuerung des Konzerns im Markt. Es ist daher nicht auszuschließen, dass Änderungen im Konzernportfolio mittelfristig dazu führen werden, dass auch die Organisationsstruktur angepasst wird. Zu den strategischen Entwicklungsmöglichkeiten verweisen wir auf das Kapitel „Konzernstrategie“ ab S. 38. Die Produktentwicklungen und die strategische Ausrichtung der einzelnen Geschäftsfelder werden in den jeweiligen Kapiteln ab S. 72 erläutert.

11.4 Künftige Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Der Lufthansa Konzern hat 2008 trotz hoher Schwankungen in seinem wirtschaftlichen Umfeld mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die einzelnen Geschäftsfelder eine insgesamt beachtlich stabile Leistung auf sehr hohem Niveau gezeigt. Dabei hat das operative Konzernergebnis von dem stabilisierenden Einfluss der verschiedenen Geschäftsfelder profitiert. Ihre starke Aufstellung und ihre unterschiedlichen Zyklen werden sich auch 2009 positiv auf die Profitabilität des Konzerns auswirken. Angesichts der sich dramatisch verschlechternden Rahmenbedingungen ist die weitere Geschäftsentwicklung aber dennoch mit deutlich höheren Risiken als sonst üblich behaftet. Lufthansa wird die Entwicklungen weiterhin exakt verfolgen, ihre Flexibilität nutzen und mit den jeweils erforderlichen Maßnahmen reagieren.

Der Umsatz des Konzerns wird sich 2009 im Wesentlichen durch die zu erwartenden Konsolidierungseffekte erhöhen. Auf das Ergebnis werden sich diese noch nicht positiv auswirken. Auch bereinigt gehen wir im Geschäftsjahr 2009 von einem deutlich geringeren operativen Gewinn als im Jahr 2008 aus. Eine Quantifizierung hätte zu diesem Zeitpunkt angesichts der extrem hohen Marktvolatilitäten jedoch keine anhaltende Aussagekraft. Unseren Anspruch, in der Luftfahrtindustrie eine nachhaltig führende Position auch hinsichtlich der Profitabilität einzunehmen, halten wir jedoch unverändert aufrecht. Darüber hinaus streben wir eine nachhaltige Wertschaffung an. Die Anstrengungen aus der Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ bleiben daher unvermindert bestehen, um die Nachhaltigkeit unserer Ergebnisse zu unterstützen. Ergänzt werden sie um kurzfristig wirkende Maßnahmen zur Ergebnisstabilisierung in allen Geschäftsfeldern. Alle Bereiche wollen sich in dem herausfordernden Umfeld behaupten und ihren profitablen Wachstumskurs fortsetzen. Dabei geht uns Profitabilität vor Größe. In den jeweiligen Kapiteln (ab S. 72) gehen wir detailliert auf die Ausblicke der einzelnen Geschäftsfelder ein.

Das wechselhafte Marktumfeld und unsere Reaktionsmaßnahmen können auch die Vermögens- und Finanzlage im Geschäftsjahr 2009 wesentlich beeinflussen. Doch auch in diesem Umfeld behalten wir unsere finanziellen Ziele im Auge. So wollen wir unsere Mindestliquidität von 2 Mrd. EUR halten. Auch unsere Bilanzstruktur soll ihre Stärke bewahren, zum Beispiel durch einen weiterhin hohen Anteil unbelasteter Flugzeuge. Unser Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 30 Prozent halten wir aufrecht, ebenso wie unseren Zielkorridor für das Gearing von 40 bis 60 Prozent. Dabei haben wir bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass wir uns bei den finanziellen Zielen von fundamentalen Entwicklungen leiten lassen und nicht etwa von kurzfristigen Störungen durch externe Einflüsse. Auch unsere Dividendenpolitik bleibt grundsätzlich unverändert, wie wir auch an dem flexiblen Ansatz zur weiteren Ausfinanzierung der Pensionen festhalten. Das Investitionsprogramm in Höhe von etwa 3 Mrd. EUR wird, wie in den Vorjahren, überwiegend aus dem Cashflow und der vorhandenen Liquidität

finanziert werden. Bei der ergänzenden Mittelaufnahme lassen wir uns von dem mittelfristigen Finanzbedarf sowie von den Gegebenheiten und Opportunitäten des Marktes leiten.

Eine mittelfristige Prognose ist im aktuellen Umfeld mit hohen Risiken behaftet. Eine Erholung der Weltwirtschaft wird nicht vor dem Ende des dritten Quartals 2009 erwartet. Setzt sie zu diesem Zeitpunkt ein, können wir für das Jahr 2010 wieder mit einem steigenden Umsatz und einem verbesserten operativen Ergebnis rechnen. Sollte sich die Rezession aber längere Zeit fortsetzen, werden unsere Anstrengungen weiter auf eine Stabilisierung des Ergebnisses ausgerichtet werden. Dabei profitiert Lufthansa von der starken Marktposition und erhöhten Flexibilität in allen Geschäftsfeldern sowie dem starken Finanzprofil des Konzerns.

11.5 Chancen

Neben den dargelegten konjunkturellen Schwankungen zeichnet sich der Luftverkehr ebenso sehr durch grundlegendes Wachstum aus. Die Fähigkeit, den teilweise extrem hohen Nachfrageunterschieden standhalten zu können, ist wesentliche Voraussetzung für den dauerhaften Erfolg in der Industrie. Lufthansa ist hierzu nicht nur in der Lage, sondern kann mit ihrer Aufstellung darüber hinaus auch negative Tendenzen in der Industrie für sich aktiv nutzen. Unter Einsatz der in diesem Geschäftsbericht beschriebenen Stärken des Konzerns können wir dabei selbst in einem schwachen wirtschaftlichen Umfeld operative und strategische Chancen wahrnehmen. Das starke Finanzprofil und das vorausschauende Risikomanagement sichern die Unternehmensentwicklung dabei gegen äußere Einflüsse ab. Anders als andere Wettbewerber ist Lufthansa hiermit in der Lage, sich kurzfristig gegen die unmittelbaren Risiken zu schützen, dabei aber die langfristigen Wachstumsperspektiven nicht aus dem Auge zu verlieren. Auch strukturelle Veränderungen in der Luftfahrtindustrie, wie zum Beispiel durch eine weitere Konsolidierung, können wir deshalb aktiv nutzen. Damit dies so bleibt, wägen wir auch weiterhin Chancen und Risiken in der Unternehmensentwicklung sorgsam und im Sinne einer nachhaltigen Wertschaffung ab.

Auf die einzelnen Chancen wird auch im Rahmen des Chancen- und Risikoberichts (ab S. 114) eingegangen.

11.6 Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns

Der Lufthansa Konzern ist gut aufgestellt, um sich gegen die aktuellen wirtschaftlichen Risiken zu schützen und darüber hinaus von dem langfristigen Wachstum in der Luftverkehrsindustrie in besonderer Weise zu profitieren:

- In allen Geschäftsfeldern demonstrieren hohe Qualitätsstandards und Serviceansprüche unsere starke Kundenorientierung.
- Der Erfolg unserer Investitionen in die Produkte wird durch die hohe Kundenbindung dokumentiert.
- In allen Geschäftsfeldern erfolgen Wachstum und Investitionen fokussiert und mit klarem Anspruch auf Wertschaffung.
- Wir setzen unser striktes Kostenmanagement fort, erhöhen und nutzen die Flexibilität.
- Wir gelten als verlässliche Partner: für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter, unsere Partner Airlines wie auch für unsere Aktionäre.

Mit unseren starken Marken und der soliden finanziellen Basis, unserer zielgerichteten Strategie und Partnerfähigkeit, aber auch mit unserer Kompetenz und Erfahrung in der Führung und in der Belegschaft sind wir in der Lage, gestärkt aus der Krise heraus – und in den nächsten Aufschwung hineinzugehen. Mit der Initiative „Upgrade to Industry Leadership“ wollen wir unsere führende Rolle in der Ertragskraft verteidigen und nachhaltig stärken. Daher bewerten wir die Aussichten des Lufthansa Konzerns für die nächsten Jahre unverändert positiv.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2008

in Mio. €	Anhang	2008	2007
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3)	19 998	17 568
Andere Betriebserlöse	4)	4 872	4 852
Umsatzerlöse		24 870	22 420
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5)	178	119
Sonstige betriebliche Erträge	6)	1 969	1 571
Materialaufwand	7)	- 13 707	- 11 553
Personalaufwand	8)	- 5 692	- 5 498
Abschreibungen	9)	- 1 289	- 1 204
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10)	- 4 946	- 4 269
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		+ 1 383	+ 1 586
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	11)	- 22	+ 223
Übriges Beteiligungsergebnis	11)	+ 42	+ 131
Zinserträge	12)	202	177
Zinsaufwendungen	12)	- 374	- 371
Übrige Finanzposten	13)	- 427	- 133
Finanzergebnis		- 579	+ 27
Ergebnis vor Ertragsteuern		+ 804	+ 1 613
Ertragsteuern	14)	- 195	- 356
Ergebnis aus fortgeführter Geschäftstätigkeit		+ 609	+ 1 257
Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsfeld Touristik	15)	-	+ 503
Ergebnis nach Steuern		+ 609	+ 1 760
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		- 10	- 105
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		+ 599	+ 1 655
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	16)	1,31	+ 3,61
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	16)	1,30	+ 3,60

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2008

Aktiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer*	17)	821	797
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	18)	261	252
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19) 22)	8 764	8 380
Reparaturfähige Flugzeuersatzteile		669	586
Übriges Sachanlagevermögen	20) 22)	1 931	1 773
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	21)	3	3
Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen	23)	298	323
Übrige Beteiligungen	24) 25)	790	777
Langfristige Wertpapiere	24) 25)	509	298
Ausleihungen und Forderungen	24) 26)	475	399
Derivative Finanzinstrumente	24) 27)	339	368
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	30)	15	22
Effektive Ertragsteuerforderungen	14)	72	79
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14)	28	19
Langfristige Vermögenswerte		14 975	14 076
Vorräte	28)	581	511
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	24) 29)	3 015	3 448
Derivative Finanzinstrumente	24) 27)	213	481
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	30)	119	110
Effektive Ertragsteuerforderungen		130	62
Wertpapiere	24) 31)	1 834	1 528
Bankguthaben und Kassenbestände	24) 32)	1 444	2 079
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	33)	97	25
Kurzfristige Vermögenswerte		7 433	8 244
Bilanzsumme		22 408	22 320

* Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerten.

Passiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
Gezeichnetes Kapital	34) 35)	1 172	1 172
Kapitalrücklage	36)	1 366	1 366
Gewinnrücklagen	36)	3 140	2 063
Übrige neutrale Rücklagen	36)	579	589
Konzernergebnis		599	1 655
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		6 856	6 845
Minderheitenanteile		63	55
Eigenkapital		6 919	6 900
Pensionsrückstellungen	37)	2 400	2 461
Sonstige Rückstellungen	38)	291	349
Finanzschulden	39) 40)	3 161	3 098
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41)	51	55
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	42)	64	66
Derivative Finanzinstrumente	27) 39)	118	371
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14)	813	749
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		6 898	7 149
Sonstige Rückstellungen	38)	1 873	1 686
Finanzschulden	39) 40)	420	247
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	39) 43)	3 626	3 959
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten		1 693	1 546
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	44)	388	289
Derivative Finanzinstrumente	27) 39)	492	481
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		99	51
Rückstellung und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	45)	–	12
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		8 591	8 271
Bilanzsumme		22 408	22 320

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbewertung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
Stand am 31.12.2006	1 172	1 366	- 11	- 130	0	- 158	- 299	1 581	803	4 623	280	4 903
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	0*	-	-	0*	-	-	0*	-	0*
Erstanwendung neue IAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	482	- 482	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	- 321	- 321	- 4	- 325
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1 655	1 655	104	1 759
Veränderungen aus Währungen	-	-	0*	- 50	-	-	- 50	0*	-	- 50	15	- 35
Marktbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	-	-	180	-	-	-	180	-	-	180	0*	180
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	-	-	42	-	-	-	42	-	-	42	-	42
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	-	-	- 71	-	-	-	- 71	-	-	- 71	-	- 71
Übrige neutrale Veränderungen	0*	0*	-	-	237	550	787	-	-	787	- 340	447
Stand am 31.12.2007	1 172	1 366	140	- 180	237	392	589	2 063	1 655	6 845	55	6 900
Gesamte erfolgsneutrale und -wirksame Eigenkapitalveränderungen	-	-	151	- 50	237	550	888	482	852	2 222	- 225	1 997
Stand am 31.12.2007	1 172	1 366	140	- 180	237	392	589	2 063	1 655	6 845	55	6 900
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	0*	-	-	0*	- 5	-	- 5	2	- 3
Erstanwendung neue IAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	- 3	-	- 3	- 6	1 082	- 1 082	- 6	6	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	- 573	- 573	- 7	- 580
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	599	599	11	610
Veränderungen aus Währungen	-	-	-	131	-	-	131	-	-	131	- 4	127
Marktbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	-	-	265	-	-	-	265	-	-	265	-	265
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	-	-	121	-	-	-	121	-	-	121	-	121
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	-	-	- 525	-	-	-	- 525	-	-	- 525	-	- 525
Übrige neutrale Veränderungen	-	-	-	-	-	4	4	-	-	4	-	4
Stand am 31.12.2008	1 172	1 366	1	- 52	237	393	579	3 140	599	6 856	63	6 919
Gesamte erfolgsneutrale und -wirksame Eigenkapitalveränderungen	-	-	- 139	128	-	1	- 10	1 077	- 1 056	11	8	19

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die neutralen Veränderungen im gezeichneten Kapital und in den Kapitalrücklagen 2007 resultieren aus einer Wandlung von 40 TEUR der Wandelschuldverschreibungen (Lufthansa Convertible due 2012) zum 5. April 2007. Die neutralen Veränderungen in der Neubewertungsrücklage entfallen auf die Neubewertung von Vermögenswerten und Schulden im Rahmen der Erstkonsolidierung der SWISS-Gruppe und betreffen die bereits gehaltenen Konzernanteile von 49 Prozent.

Die neutralen Veränderungen in den sonstigen neutralen Rücklagen 2007 betreffen mit insgesamt 571 Mio. EUR den Erwerb der Minderheitenanteile an der SWISS-Gruppe (51 Prozent), deren Wert nach Neubewertung von Vermögenswerten und Schulden um 246 Mio. EUR angestiegen ist.

Die übrigen neutralen Veränderungen 2008 resultieren unter anderem aus der Equity-Bewertung, davon entfallen -7 Mio. EUR (Vorjahr: -2 Mio. EUR) auf assoziierte Unternehmen.

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	Anhang	2008	2007
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		2 079	455
Ergebnis vor Ertragsteuern		804	1 613
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	9) 13)	1 413	1 217
Abschreibungen auf Umlaufteile		25	90
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6)	- 25	9
Beteiligungsergebnis	11)	- 20	- 354
Zinsergebnis	12)	172	194
Gezahlte Ertragsteuern		- 123	- 274
Veränderung des Working Capitals ¹⁾		227	367
Operativer Cashflow		2 473	2 862
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17–21)	- 1 785	- 1 610
Investitionen in Finanzanlagen	25–26)	- 80	- 80
Zugänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen		- 102	- 125
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		8	834
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen ²⁾		30	- 2
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	23) 25)	- 274	- 36
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen ³⁾	1)	- 15	348
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		96	177
Zinseinnahmen		190	167
Erhaltene Dividenden		71	153
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Netto-Zahlungsmittel		- 1 861	- 174
- davon Verkaufserlöse aus dem zum 22.12.2006 aufgegebenen Geschäftsfeld Touristik		-	800
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds ⁴⁾		- 1 412	- 1 685
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		769	1 038
Für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Netto-Zahlungsmittel		- 2 504	- 821
Kapitalerhöhung ⁵⁾	34–36)	-	0*
Aufnahme langfristiger Finanzschulden		363	378
Rückführung langfristiger Finanzschulden		- 279	- 266
Übrige Finanzschulden		33	8
Gewinnausschüttung		- 580	- 325
Zinsausgaben		- 226	- 196
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Netto-Zahlungsmittel		- 689	- 401
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		- 720	1 640
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		85	- 16
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	32)	1 444	2 079
Wertpapiere	31)	1 834	1 528
Flüssige Mittel gesamt		3 278	3 607
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel gesamt		- 329	1 069

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

¹⁾ Das Working Capital besteht aus Vorräten, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen.

²⁾ Abzüglich veräußerter Zahlungsmittel von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

³⁾ Abzüglich erworbener Zahlungsmittel von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 364 Mio. EUR).

⁴⁾ Inkl. Dotierung des Lufthansa Pension Trust in Höhe von 283 Mio. EUR (Vorjahr: 1 565 Mio. EUR).

⁵⁾ In 2007 aus dem bedingten Kapital durch Wandlung von nominal 40 TEUR der Wandelanleihe von 2002/2012.

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 2008

Angewendete International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC)

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. IFRIC 11 „IFRS 2 – Group and Treasury Share Transactions“ und IFRIC 12 „Service Concession Arrangements“ waren im Geschäftsjahr 2008 mangels Relevanz für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns nicht anzuwenden. IFRIC 12 wurde zudem noch nicht von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. IFRIC 14 „IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interactions“ wurde nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, freiwillig bereits im Geschäftsjahr 2008 berücksichtigt. IFRIC 14 hatte keine materiellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns. Die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen ist somit in vollem Umfang gegeben.

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 sowie den IFRS insgesamt.

Der Konzernabschluss 2008 wird vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung am 10. März 2009 geprüft und gebilligt und ist damit zur Veröffentlichung freigegeben.

Veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC)

Ende 2006 hatte das IASB IFRS 8 „Operating Segments“ veröffentlicht. Der Standard ist erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die Segmentberichterstattung wird dann strukturell und inhaltlich an die den internen Entscheidungsträgern regelmäßig vorgelegten Berichte angepasst. Die wesentliche Ergebnisgröße der Segmentberichterstattung wird ab 2009 das „operative Ergebnis“ anstelle des bisher berichteten Segmentergebnisses nach IAS 14 sein. Darüber hinaus werden sich aus der erstmaligen Anwendung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns ergeben.

Im Jahr 2007 und im Mai 2008 wurden Änderungen zu IAS 23 „Borrowing Cost“ verabschiedet, die verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Das Wahlrecht, Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung von Kauf oder Herstellung eines Vermögenswertes angefallen sind, entweder zu aktivieren oder sofort aufwandswirksam zu berücksichtigen, wird durch eine Aktivierungspflicht ersetzt. Mit der Änderung des bestehenden IAS 23 vom Mai 2008 wurde außerdem klargestellt, dass der entsprechende Zinsaufwand mit Rückgriff auf die Effektivzinsmethode zu ermitteln ist.

Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns werden sich im Wesentlichen aus der Aktivierung von Finanzierungskosten für Anzahlungen, die aus nach dem 1. Januar 2009 getätigten Flugzeugbestellungen resultieren, ergeben.

Im September 2007 hat das IASB die überarbeitete Fassung des IAS 1 „Presentation of Financial Statements“ veröffentlicht. Die neue Fassung des Standards sieht unter anderem künftig eine Gesamterfolgsrechnung unter Einschluss der bisher ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen („other comprehensive income“) vor. Für jede Komponente ist der auf sie entfallende Betrag an Ertragsteuern anzugeben.

Der geänderte IAS 1 ist verpflichtend anzuwenden für am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnende Geschäftsjahre. Der Standard wird Auswirkungen auf die Darstellung des Abschlusses, jedoch nicht auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns haben.

Im Januar 2008 wurden die überarbeiteten Fassungen des IFRS 3 „Business Combinations“ sowie IAS 27 „Consolidated and Separate Financial Statements“ veröffentlicht. Der neue IFRS 3 umfasst Regelungen zum Anwendungsbereich, zu Kaufpreisbestandteilen, zur Behandlung von Minderheitsanteilen und des Geschäfts- oder Firmenwerts sowie zum Umfang der anzusetzenden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Zudem enthält der Standard Regeln zur Bilanzierung von Verlustvorträgen und zur Klassifizierung von Verträgen des erworbenen Unternehmens.

Der neue IAS 27 schreibt für die Behandlung von Anteilerwerben bzw. -verkäufen nach Erlangung und unter Beibehaltung der Beherrschungsmöglichkeit die verpflichtende Anwendung des „economic entity approach“ vor. Hiernach sind Transaktionen mit Minderheitsgesellschaftern erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Bei sukzessiven Unternehmenserwerben, die in die Beherrschung eines Unternehmens münden, bzw. im Fall der Veräußerung von Anteilen mit Verlust der Beherrschung verlangt der Standard die erfolgswirksame Neubewertung der bereits gehaltenen bzw. der verbleibenden Anteile zum beizulegenden Zeitwert.

Die überarbeiteten Versionen des IFRS 3 und des IAS 27 sind im Wesentlichen prospektiv anzuwenden für am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnende Geschäftsjahre. Abhängig von Art und Umfang künftiger Transaktionen werden sich aus den Änderungen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns ergeben.

Ebenfalls wurden 2008 Änderungen des IFRS 2 „Shared-based Payment“ zu „Vesting Conditions and Cancellations“ veröffentlicht. Die neuen Regelungen beinhalten eine präzisierende Definition von Ausübungsbedingungen im Rahmen aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen sowie Regeln zum Umgang mit Annullierungen von aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen. Die Änderungen zu IFRS 2 sind anzuwenden für am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnende Geschäftsjahre und haben derzeit im Lufthansa Konzern keine Relevanz.

Im Februar 2008 verabschiedete das IASB den überarbeiteten IAS 32 „Financial Instruments: Presentation“ und die Änderung zu IAS 1 „Presentation of Financial Statements“ mit dem Titel „Puttable Financial Instruments and Obligations Arising on Liquidation“. Diese Neufassung des IAS 32 erlaubt, aufgrund gesellschaftsvertraglicher Vereinbarung kündbare Instrumente unter bestimmten Bedingungen als Eigenkapital klassifizieren zu können. So können

u. a. Anteile an deutschen Personengesellschaften als Eigenkapital behandelt werden, wenn dem Gesellschafter aus diesen Anteilen ein Anspruch auf das anteilige Nettoreinvermögen im Liquidationsfall zusteht. Die Änderungen sind verpflichtend anzuwenden für am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnende Geschäftsjahre.

Die Änderungen werden voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns haben.

Im Mai 2008 wurden diverse weitere Änderungen an bestehenden Standards veröffentlicht, die im Lufthansa Konzern überwiegend ab dem Geschäftsjahr 2009 anzuwenden sind. Sofern die im Folgenden beschriebenen Änderungen erst zu einem späteren Zeitpunkt anzuwenden sind, wird gesondert hierauf hingewiesen.

Die Änderung zu IFRS 5 „Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations“ stellt klar, dass auch bei einer teilweisen Veräußerung, sofern diese zum Verlust der Beherrschungsmöglichkeit über ein konsolidiertes Unternehmen führt, sämtliche Vermögenswerte und Schulden des konsolidierten Unternehmens in die Position „zum Verkauf stehend“ umzugliedern sind. Die Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

Die Änderung zu IAS 1 „Presentation of Financial Statements“ stellt klar, dass finanzielle Schulden, die nicht primär als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert werden, grundsätzlich nach den allgemeinen Vorschriften in kurz- bzw. langfristig aufzugliedern sind.

IAS 16 „Property, Plant and Equipment“ und IAS 7 „Statement of Cashflows“ wurden in Bezug auf den Ausweis von Sachanlagen sowie die Erlöse aus dem Verkauf von Sachanlagen, die nach Ende einer Vermietungsperiode an Dritte regelmäßig veräußert werden, geändert.

In einer weiteren Änderung des IAS 19 „Employee Benefits“ wurden die Kriterien für die Abgrenzung eines negativen nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwands von Plankürzungen sowie die Abgrenzung kurzfristig fälliger von langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer präzisiert.

Die Änderung des IAS 20 „Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance“ legt fest, dass Zinsvorteile aus Darlehen der öffentlichen Hand gegenüber dem Marktzinssatz als Vorteil gemäß IAS 20 zu behandeln sind.

Mit Änderung des IAS 27 „Consolidated and Separate Financial Statements“ wird klargestellt, dass nach IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente auch für den Fall, dass diese nach IFRS 5 als „zum Verkauf stehend“ zu klassifizieren sind, weiterhin zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind.

Durch Änderung des IAS 28 „Investments in Associates“ sowie korrespondierend IAS 32 „Financial Instruments Presentation“ und IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“ wurde klargestellt, dass für Zwecke des Impairment-Tests die Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen als einheitlicher Vermögenswert anzusehen ist und Wertaufholungen vorzunehmen sind.

Die Änderung des IAS 38 „Intangible Assets“ betrifft die Präzisierung der linearen Abschreibungsmethode sowie die Klarstellung, in welchen Fällen bereits eine Vorauszahlung als immaterieller Vermögenswert anzusehen ist.

Die Änderung des IAS 39 „Financial Instruments: Recognition and Measurement“ enthält Klarstellungen zu der Frage, wann eine Umgliederung von Finanzinstrumenten in bzw. aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ bzw. „zu Handelszwecken gehalten“ zulässig ist und wann nicht. Durch die Änderungen des IAS 40 „Investment Property“ und IAS 16 „Property, Plant and Equipment“ fallen selbst erstellte Immobilien, die aufgrund ihrer künftigen Nutzung als Finanzinvestition anzusehen sind, nicht mehr in den Anwendungsbereich des IAS 16, sondern von Beginn an in den des IAS 40. Weitere Änderungen betreffen die Folgebewertung nach IAS 40.

Alle im Mai 2008 veröffentlichten und beschriebenen Änderungen von bestehenden Standards werden keine bzw. keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

Im Juli 2008 wurden Ergänzungen zu IAS 39 „Financial Instruments: Recognition and Measurement – Eligible Hedged Items“ veröffentlicht. Die Ergänzungen regeln die Voraussetzungen, unter denen Inflationsrisiken im Rahmen von Sicherungsgeschäften als Grundgeschäft abgesichert werden können, sowie die Möglichkeiten, Optionen als Sicherungsinstrument zur Absicherung einseitiger Risiken zu verwenden. Die Vorschriften haben derzeit keine Relevanz für den Lufthansa Konzern.

IFRIC 13 „Customer Loyalty Programmes“ ist ab dem Geschäftsjahr, das am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnt, verpflichtend anzuwenden. Ab diesem Zeitpunkt sind im Lufthansa Konzern im

Rahmen von Meilenbonusprogrammen gewährte, noch nicht ausgenutzte Meilen nach der Deferred-Revenue-Methode zum beizulegenden Zeitwert abzugrenzen. Gegenüber der heute verwendeten Zusatzkostenmethode ergibt sich ein höherer Abgrenzungswert pro Meile. Mit Umstellung auf IFRIC 13 steigt die Verpflichtung für Meilenbonusprogramme von 1.026 Mio. EUR zum 1. Januar 2009 auf 1.454 Mio. EUR, der passive latente Steuerposten vermindert sich um 103 Mio. EUR, das Eigenkapital um 325 Mio. EUR. Der Durchschnittswert pro abgegrenzte Meile erhöht sich von 0,0051 EUR auf 0,0073 EUR. Bei einer Anwendung des IFRIC 13 bereits im Geschäftsjahr 2008 wäre das Ergebnis vor Steuern um 74 Mio. EUR, das Nachsteuerergebnis um 57 Mio. EUR niedriger ausgefallen.

Die Interpretation IFRIC 15 „Agreements for Construction of Real Estate“ regelt, bei welchen Transaktionen IAS 18 „Revenue“ und bei welchen IAS 11 „Construction Contracts“ anzuwenden ist. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

IFRIC 16 „Hedges of a Net Investment in a Foreign Operation“ präzisiert die bilanzielle Behandlung von Sicherungen für Investitionen in Unternehmen, deren funktionale Währung nicht der Konzernwährung entspricht. IFRIC 16 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen.

IFRIC 17 „Distribution of Non-cash Assets to Owners“ regelt die bilanzielle Behandlung von Sachausschüttungen an Dritte und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, anzuwenden.

IFRIC 18 „Transfers of Asset from Customers“ wurde als primär für den Energiesektor relevante Verlautbarung im Januar 2009 veröffentlicht.

IFRIC 15, 16, 17 und 18 haben derzeit im Lufthansa Konzern keine Relevanz.

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 bzw. 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 bzw. einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen befindet sich auf den S. 204–209. Die Liste des Anteilsbesitzes ist im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die LSG Sky Chefs/GCC Ltd. ist in den Kreis der vollkonsolidierten verbundenen Unternehmen trotz eines Stimmrechtsanteils von 50 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 bzw. den wesentlichen Teil des Risikos trägt. Die betreffenden Gesellschaften sind in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gekennzeichnet.

An der AirTrust AG, die aufgrund ihrer Eigenschaft als Zweckgesellschaft trotz eines Stimmrechtsanteils von 49 Prozent bis zum 30. Juni 2007 bereits vollkonsolidiert wurde, hat Lufthansa nach erfolgreichem Abschluss von Verkehrsrechtsverhandlungen im Juli 2007 weitere 51 Prozent an Kapital und Stimmrechten erworben. Die AirTrust AG hielt bis zu diesem Zeitpunkt ihrerseits

bereits 100 Prozent der Stimmrechte an der Swiss International Air Lines AG, übte aber keinen beherrschenden Einfluss aus, da sie im Verwaltungsrat nicht vertreten war und auch sonst keine Möglichkeit der Beherrschung hatte. Die Swiss International Air Lines AG wurde daher bis 30. Juni 2007 in den Konzernabschluss at equity einbezogen. Nach erfolgreichem Abschluss der Verkehrsrechtsverhandlungen übernahm die AirTrust AG zum 1. Juli 2007 auch die wirtschaftliche und finanzielle Führung über die Swiss International Air Lines AG.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive Zweckgesellschaften 69 inländische und 101 ausländische Gesellschaften (im Vorjahr 67 inländische und 96 ausländische Gesellschaften).

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2008 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Gesellschaft	Zeitpunkt der erstmaligen Konsolidierung	Zeitpunkt der Entkonsolidierung	Ursache
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Switzerland GmbH	01.10.2008		Gründung
Geschäftsfeld Catering			
UAB Airo Catering Services Lietuva, Wilna (Vilnius), Litauen	01.01.2008		Erstmals konsolidiert
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	01.01.2008		Erstmals konsolidiert
Starfood S.r.l., Fiumicino, Italien	01.01.2008		Erstmals konsolidiert
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	01.01.2008		Erstmals konsolidiert
AVIAPIT-SOCHI OOO, Russland	01.01.2008		Kauf
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	13.03.2008		Gründung
LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., USA	07.04.2008		Gründung
LSG Sky Chefs Rus, Russland	19.05.2008		Gründung
ZAO AeroMEAL, Russland	01.07.2008		Kauf
CLS Catering Services Ltd., Richmond, Kanada	22.07.2008		Aufstockung von Anteilen
LSG Sky Chefs España S.A., Spanien		31.01.2008	Verkauf
LSG Airport Gastronomie GmbH, Neu-Isenburg		01.07.2008	Verkauf
Caterair International Corporation, Dover, USA		31.12.2008	Fusion
Caterair Holdings Corporation, Wilmington, USA		31.12.2008	Liquidation
Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften			
Lufthansa International Finance (Netherlands) NV.		15.05.2008	Gesellschaft weist keine Aktivität mehr auf
Société d'investissement à capital variable – Fond d'investissement spécialisé, Luxemburg, Luxemburg	05.12.2008		Gründung

Zum 1. Januar 2008 wurden 100 Prozent der Kapitalanteile an der AVIAPIT-SOCHI für einen Kaufpreis von 4 Mio. EUR erworben. Die erworbenen Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechten. Nach Bewertung der Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft zum beizulegenden Zeitwert auf den Erwerbsstichtag ergab sich ein Firmenwert von 3 Mio. EUR.

Zum 1. Juli 2008 wurden 55 Prozent der Kapitalanteile an der ZAO AeroMEAL für einen Kaufpreis von 7 Mio. EUR erworben. Die erworbenen Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechten. Nach Bewertung der Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft zum beizulegenden Zeitwert auf den Erwerbsstichtag ergab sich ein Firmenwert von 7 Mio. EUR.

Zum 22. Juli 2008 wurden die Anteile an der CLS Catering Services Ltd. durch Anteilserwerb von weiteren 30 Prozent auf 70 Prozent für einen Kaufpreis von 4 Mio. EUR aufgestockt. Die erworbenen Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechten. Nach Bewertung der Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft zum beizulegenden Zeitwert auf den Erwerbsstichtag ergab sich ein Firmenwert von 3 Mio. EUR.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaften unmittelbar vor und nach dem Erwerbszeitpunkt.

in Mio. €	AVIAPIT-SOCHI		ZAO AeroMEAL		CLS Catering Services	
	vor Erwerb 01.01.2008	nach Erwerb 01.01.2008	vor Erwerb 01.07.2008	nach Erwerb 01.07.2008	vor Erwerb 22.07.2008	nach Erwerb 22.07.2008
Langfristige Vermögenswerte	0*	0*	0*	0*	5	5
Flüssige Mittel	1	1	0*	0*	0*	0*
Übrige kurzfristige Vermögenswerte	0*	0*	1	1	6	6
Kurzfristige Vermögenswerte	1	1	1	1	6	6
Summe Aktiva	1	1	1	1	11	11
Eigenkapital	0*	0*	0*	0*	6	6
Langfristige Verbindlichkeiten	1	1	–	–	–	–
Kurzfristige Verbindlichkeiten	0*	0*	1	1	5	5
Summe Passiva	1	1	1	1	11	11

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Beitrag zum Konzernergebnis aus der Vollkonsolidierung dieser Gesellschaften beträgt 3 Mio. EUR. Bei voller Konsolidierung bereits zum 1. Januar 2008 wäre der Konzernumsatz um 18 Mio. EUR höher ausgefallen.

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2008 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264 b HGB Gebrauch.

Name der Gesellschaft	Sitz
Cargo Counts GmbH	Hattersheim
Condor Cargo Technik GmbH	Frankfurt a. M.
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
In-Flight Management Solutions GmbH	Neu-Isenburg
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH	Frankfurt a. 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 Deutschland GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Sky Food GmbH	Alzey
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa A.E.R.O. GmbH	Alzey
Lufthansa Cargo AG	Kelsterbach
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH	Kelsterbach
Lufthansa CityLine GmbH	Köln
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Köln

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 66 Joint Ventures und 39 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 60 Joint Ventures und 42 assoziierte Unternehmen), von denen neun Joint Ventures (Vorjahr: neun) und 17 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 17) at equity bewertet werden. Die übrigen Joint Ventures und assoziierten

Name der Gesellschaft	Sitz
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Flight Training GmbH	Frankfurt a. M.
Lufthansa Leasing GmbH & Co Echo-Zulu oHG	Grünwald
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Systems Aeronautics GmbH	Frankfurt a. M.
Lufthansa Systems Airline Services GmbH	Kelsterbach
Lufthansa Systems Aktiengesellschaft	Kelsterbach
Lufthansa Systems AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Systems Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH	Raunheim
Lufthansa Systems Infratec GmbH	Kelsterbach
Lufthansa Systems Passenger Services GmbH	Kelsterbach
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa WorldShop GmbH	Frankfurt a. M.
Mardu Grundstücks-Verwaltung mbH & Co oHG	Grünwald
Miles & More International GmbH	Neu-Isenburg

ten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Aufgrund der Anteilsquote am jeweiligen Joint Venture bzw. assoziierten Unternehmen sind dem Konzern folgende Vermögenswerte, Schulden sowie Aufwendungen und Erträge zuzurechnen:

	2008			2007		
	Joint Ventures	Assoziierte Unternehmen	Nicht at equity bew. assoz. Unternehmen	Joint Ventures	Assoziierte Unternehmen	Nicht at equity bew. assoz. Unternehmen
in Mio. €						
Langfristige Vermögenswerte	78	235	340	58	196	438
Kurzfristige Vermögenswerte	177	163	38	119	168	53
Eigenkapital	117	90	26	60	83	27
Langfristiges Fremdkapital	23	141	234	35	137	312
Kurzfristiges Fremdkapital	115	167	118	82	144	152
Erträge	305	553	56	284	496	170
Aufwendungen	275	545	49	281	476	161

Die Auswirkungen von Zugängen von konsolidierten Gesellschaften sowie von at equity bewerteten Unternehmen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Bilanz				
in Mio. €	Konzern 31.12.2008	davon aus Konsolidierungs- kreiszugängen	Konzern 31.12.2007	davon aus Konsolidierungs- kreiszugängen
Langfristige Vermögenswerte	14 975	+ 1	14 076	+ 558
Kurzfristige Vermögenswerte	7 433	+ 13	8 244	+ 1 134
Eigenkapital	6 919	+ 4	6 900	+ 522
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	6 898	+ 1	7 149	+ 385
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8 591	+ 9	8 271	+ 785
Bilanzsumme	22 408	+ 14	22 320	+ 1 692

Gewinn- und Verlustrechnung						
in Mio. €	Konzern 2008	davon aus SWISS 2008	davon aus Konsolidierungs- kreisänderungen	Konzern 2007	davon aus SWISS 2007 Juli – Dez.	davon aus Konsolidierungs- kreisänderungen
Umsatzerlöse	24 870	3 245	+ 35	22 420	1 490	+ 1 611
Betriebliche Erträge	27 017	3 314	+ 38	24 110	1 612	+ 1 714
Betriebliche Aufwendungen	25 634	2 981	+ 32	22 524	1 442	+ 1 493
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1 383	+ 333	+ 6	+ 1 586	+ 170	+ 221
Finanzergebnis	- 579	- 20	- 1	+ 27	+ 4	- 40
Ergebnis vor Ertragsteuern	+ 804	+ 313	+ 5	+ 1 613	+ 174	+ 181
Ertragsteuern	- 195	- 23	- 2	- 356	- 50	- 61
Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsfeld Touristik	-	-	-	+ 503	-	-
Ergebnis nach Steuern	+ 609	+ 290	+ 3	+ 1 760	+ 124	+ 120

Die Effekte aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises sind im Geschäftsjahr 2008 von untergeordneter Bedeutung. Über die in der Tabelle beschriebenen Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen hinaus ist die Vergleichbarkeit der einzelnen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung dadurch beeinträchtigt,

dass die SWISS-Gruppe im Geschäftsjahr 2008 voll im Konsolidierungskreis enthalten ist, im Geschäftsjahr 2007 dagegen erst ab dem 1. Juli 2007. Die hieraus resultierenden Effekte sind im Einzelnen in den Erläuterungen zur Ertragslage im Konzernlagebericht beschrieben.

2) Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der zugrunde 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 zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen werden aber fortlaufend überprüft und basieren 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 bzw. sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung bzw. mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Erlöse aus den Verkehrsleistungen des Segments Passagierbeförderung und Logistik werden nach Abflug eines Passagiercoupons bzw. Luftfrachtbriefes 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 2008 38 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR).

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. 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.

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.

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 zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „Zahlungsmittel generierenden Einheit“. Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2008 verwendeten Prämissen siehe Erläuterung 17.

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) bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Kursverluste) enthalten.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Kurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

	2008		2007	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
USD	0,71063	0,67310	0,67854	0,73071
YEN	0,00788	0,00646	0,00606	0,00620
GBP	1,02412	1,26653	1,35584	1,46540
CAD	0,58384	0,64140	0,69399	0,68037
HKD	0,09168	0,08642	0,08699	0,09367
THB	0,02044	0,02028	0,02014	0,02123
SEK	0,09156	0,10477	0,10617	0,10815
NOK	0,10138	0,12281	0,12552	0,12483
DKK	0,13418	0,13410	0,13410	0,13422
CHF	0,67184	0,62885	0,60368	0,60884
KRW	0,00056	0,00062	0,00072	0,00079

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 sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer sowie noch nicht genutzte immaterielle Vermögenswerte 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- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht angesetzt. Die zugrunde 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 zugrunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge bzw. 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.

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 Barwertes der Leasingraten am Gesamtinvestment insbesondere die Verteilung von Chancen und Risiken aus dem während der Laufzeit nicht amortisierten Restwert des Vermögenswertes betrachtet. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Lufthansa Konzern zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Leasingraten 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 Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Verkaufskosten („Nettoveräußerungswert“) bzw. dem Barwert des erwarteten Netto-Mittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts 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 Flugzeuersatzteile

Reparaturfähige Flugzeuersatzteile 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 Finanzanlagen

Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen 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 bzw. Joint Ventures erhöht bzw. 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 für einen im Beteiligungsansatz enthaltenen Firmenwert 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 bzw. 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 bzw. der Übertragung des Vermögenswertes, zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Langfristige unter- bzw. nichtverzinsliche Ausleihungen werden dabei zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt.

Kundenforderungen aus zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossenen Fertigungs- bzw. Dienstleistungsaufträgen sind mit ihren Herstellungskosten plus einem ihrem Fertigstellungsgrad entsprechenden Gewinnaufschlag 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 im Finanzergebnis enthalten.

Die Folgebewertung von **Ausleihungen und Forderungen** erfolgt zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bei unter- oder nichtverzinslichen Forderungen.

Bestehen Zweifel an der Einbringbarkeit von Forderungen, 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 Marktwertes 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 Devisenkursicherungsgeschäfte 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 Gasöl 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 Zeitertschwankungen nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivates.

Zeitertschwankungen aus dem effektiven Teil einer wirksamen Cashflow-Sicherung werden erfolgsneutral in der entsprechenden Rücklagenposition 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 Zeitertschwankungen des gesicherten Vermögenswertes bzw. der gesicherten Schulden und die des Finanzinstrumentes 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 Zeitertschwankungen 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. Zeitertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik des Konzerns (siehe Erläuterung 48) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Die Geschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften sowie Zins-Währungsswaps erfüllen dennoch nicht die speziellen Wirksamkeitsdefinitionen des IAS 39. Zeitertschwankungen 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 sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/ Herstellungskosten einerseits und realisierbarem

Nettoveräußerungspreis abzüglich noch anfallender Kosten andererseits. Bei der Ermittlung der Herstellungskosten wurde ein Beschäftigungsgrad von durchschnittlich 95 Prozent berücksichtigt. Dabei wird grundsätzlich der Nettoveräußerungspreis des Endproduktes zugrunde 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 bzw. erzielbarem Nettoveräußerungswert aktiviert.

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 zugrunde.

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 beobachtete 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 risikofreie 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 Wertes 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 2008 nicht bilanzierten versicherungsmathematischen Verluste betragen 466 Mio. EUR (Vorjahr: 40 Mio. EUR), 11 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) wurden im Geschäftsjahr 2008 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.

Der Bewertung der Rückstellung für die Verpflichtung aus Meilenbonusprogrammen liegen verschiedene Schätzannahmen zugrunde. Angesammelte, noch nicht ausgenutzte Bonusmeilen werden, soweit sie voraussichtlich auf Lufthansa bzw. SWISS-Flügen ausgenutzt werden, nach der Zusatzkostenmethode bewertet. Dabei wird ein gewichteter, durchschnittlicher Kostensatz pro Meile aus dem bisher beobachteten Passagierverhalten und den angefallenen Kosten abgeleitet. 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 Rückstellung gebildet. Für die Schätzung der Anzahl wahrscheinlich verfallender Meilen wird auf die bisher beobachtete Verfallsquote unter Berücksichtigung aktueller Verfallsregeln zurückgegriffen.

Zum 31. Dezember 2008 waren 194,0 Mrd. Meilen zu bewerten, die Rückstellungshöhe beträgt 991 Mio. EUR. Weitere 35 Mio. EUR waren für Verpflichtungen aus dem Partnerplusbenefit-Programm zurückgestellt. Zu den Auswirkungen der Anwendung von IFRIC 13 ab dem Geschäftsjahr 2009 vergleiche die Ausführungen zu den veröffentlichten, aber noch nicht verpflichtend anzuwendenden IFRS und IFRIC im ersten Kapitel.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwertes 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 werden 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 bei über- oder unterverzinslichen Verbindlichkeiten.

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 Zeitwertes unter Berücksichtigung der noch verbliebenen Programmlaufzeit passiviert.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Optionsprogramme finden sich in Erläuterung 42.

Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Nach Abflug eines Passagiercoupons oder eines Luftfrachtbriefes wird der passivierte Betrag erfolgswirksam vereinnahmt und als Erlös aus Verkehrsleistungen in der Gewinn- und Verlustrechnung

ausgewiesen. Coupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Wertes zum Jahresende ebenfalls erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten.

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 bzw. 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 2008 nicht aktivierbaren latenten Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen beträgt 383 Mio. EUR (Vorjahr: 393 Mio. EUR).

Die latenten Steuersätze im Ausland betragen im Geschäftsjahr 2008 wie im Vorjahr 5 bis 40 Prozent. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. 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. €	2008	2007
Passage	16 854	14 798
Fracht und Post	3 144	2 770
	19 998	17 568
Liniendienste	19 540	17 165
Charter	458	403
	19 998	17 568

Die Verkehrserlöse Passage beinhalten neben den im Geschäftsfeld Passagierbeförderung erzielten Verkehrserlösen in Höhe von 16.853 Mio. EUR wie im Vorjahr einen Betrag von 1 Mio. EUR aus der Beförderung von Passagieren auf Frachtflügen, der in der Segmentberichterstattung (Erläuterung 49) im Geschäftsfeld Logistik enthalten ist. Von den Fracht- und Posterlösen sind 2.766 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 378 Mio. EUR (Vorjahr: 169 Mio. EUR) sind in der Segmentberichterstattung in den übrigen Umsatzerlösen des Geschäftsfeldes Passagierbeförderung enthalten.

4) Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2008	2007
Technikleistungen	2 052	1 977
Cateringleistungen	1 586	1 658
Reiseleistungen (Provisionen)	157	132
EDV-Leistungen	288	284
Abfertigungsleistungen	84	99
Sonstige Leistungen	705	702
	4 872	4 852

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfeldes Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfeldes Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistische Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Cateringleistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere von der LSG-Food & Nonfood Handel GmbH und der LSG-Airport Gastronomie GmbH werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die nicht Cateringleistungen betreffen, sondern unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Unter den EDV-Leistungen sind die Umsätze des Geschäftsfeldes IT Services abgebildet.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- bzw. Dienstleistungsaufträgen in Höhe von 222 Mio. EUR (Vorjahr: 174 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 244 Mio. EUR (Vorjahr: 218 Mio. EUR). Die hierauf verrechneten Gewinne betragen 38 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR). Von Kunden bereits angezahlt wurden 288 Mio. EUR (Vorjahr: 142 Mio. EUR). Unfertige Aufträge mit aktivischem Saldo werden – soweit erforderlich um Wertberichtigungen vermindert – unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vgl. Erläuterung 29) ausgewiesen. Unfertige Aufträge, bei denen die erhaltenen Anzahlungen die Kosten zuzüglich gegebenenfalls verrechneter Gewinnanteile übersteigen, sind als erhaltene Anzahlungen (vgl. Erläuterung 44) passiviert. Von Kunden wurden keine Beträge einbehalten.

5) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen		
in Mio. €	2008	2007
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	- 2	2
Andere aktivierte Eigenleistungen	180	117
	178	119

6) Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge		
in Mio. €	2008	2007
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	29	20
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	7	4
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	6	0*
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	912	529
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	157	163
Provisionserträge	175	144
Weiterberechnete Gebühren für EDV-Vertriebssysteme	25	2
Auflösung Wertberichtigung auf Forderungen	30	41
Personalüberlassung	34	31
Schadensersatzleistungen	14	26
Mieterträge	21	28
Subleaseerträge Fluggerät	26	27
Erträge aus dem Abgang von kurzfristigen Finanzinvestitionen, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	3	35
Übrige betriebliche Erträge	530	521
	1 969	1 571

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Von den Erträgen aus dem Abgang von Anlagevermögen entfallen 3 Mio. EUR auf Verkäufe von Flugzeugen und Reservetriebwerken, weitere 26 Mio. EUR entfallen auf den Abgang von übrigem Sachanlagevermögen, das in Zusammenhang mit dem Verkauf von Anteilen der ehemals vollkonsolidierten Gesellschaften LSG Sky Chefs España S.A. sowie LSG-Airport Gastronomiegesellschaft mbH steht. Im Vorjahr entfielen je 9 Mio. EUR auf Verkäufe von Flugzeugen und Reservetriebwerken sowie auf Grundstücks- und Gebäudeverkäufe im Geschäftsfeld Catering.

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 (Erläuterung 10) ausgewiesen.

Die Rückstellungsaufösungen 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.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem die geldwerten Vorteile aus Zuwendungen des Arbeitgebers (Gegenposten im Personalaufwand), Werbeeinnahmen und Kantineerträge.

7) Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio. €	2008	2007
Betriebsstoffe für Flugzeuge	5 377	3 860
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 873	1 841
Bezogene Waren	541	567
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	7 791	6 268
Gebühren	3 499	3 174
Charteraufwendungen	518	485
Fremdleistungen Technik	843	761
Borrdienstleistungen	213	152
Operating Lease	280	200
Fremdleistungen EDV	94	76
Übrige bezogene Leistungen	469	437
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	5 916	5 285
	13 707	11 553

8) Personalaufwand

Personalaufwand		
in Mio. €	2008	2007
Löhne und Gehälter	4 685	4 468
Soziale Abgaben	639	625
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	368	405
	5 692	5 498

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen (vgl. Erläuterung 37) ausgewiesen.

Mitarbeiter				
	Im Jahres- durchschnitt 2008	Im Jahres-	Zum	Zum
		durchschnitt	31.12.2008	31.12.2007
		2007		
Bodenpersonal	79 468	75 638	78 799	77 756
Bordpersonal im Einsatz	27 430	23 947	27 595	26 244
Personal in Ausbildung	1 225	1 194	1 406	1 261
	108 123	100 779	107 800	105 261

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunktes der Erst- bzw. Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet. Die Jahresdurchschnittszahl 2007 enthält nur in der zweiten Jahreshälfte die Mitarbeiter der SWISS-Gruppe.

9) Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betragen 1.289 Mio. EUR (Vorjahr: 1.204 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2008 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 15 Mio. EUR vorgenommen. Sie betrafen mit 14 Mio. EUR vier Flugzeuge, die zum Verkauf stehen und die zum Nettoveräußerungswert angesetzt wurden.

Weitere 1 Mio. EUR betrafen sonstige Sachanlagen, die auf den Nettoveräußerungswert abzuschreiben waren, weil keine weitere Nutzung mehr zu erwarten war.

Im Geschäftsjahr 2007 betrafen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 44 Mio. EUR mit 43 Mio. EUR Anzahlungen und aktivierte Eigenleistungen auf immaterielle Vermögenswerte und mit 1 Mio. EUR technische Anlagen. Sie waren vorzunehmen, weil Zahlungsüberschüsse aus diesen Vermögenswerten nicht mehr zu erwarten waren.

Im Geschäftsjahr 2008 und 2007 waren aufgrund der jährlich durchzuführenden Werthaltigkeitstests keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Firmenwerte vorzunehmen.

Weitere Angaben zu den Werthaltigkeitstests enthält Erläuterung 17.

10) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
in Mio. €	2008	2007
Verkaufsprovisionen für Agenturen	614	651
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	717	723
Personalabhängiger Aufwand	820	726
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	327	278
Werbung und Verkaufsförderung	311	282
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	892	431
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	149	116
Sonstige Serviceleistungen	130	123
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	40	46
Wertberichtigungen auf Forderungen	119	58
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	52	52
Sonstige Steuern	66	59
Verluste aus Abgängen von Sachanlagevermögen	11	33
Verluste aus kurzfristigen Finanzinvestitionen, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	105	7
Beratungskosten in Zusammenhang mit finanziellen Transaktionen	6	4
Verluste aus dem Abgang von übrigem Umlaufvermögen	0*	0*
Aufwendungen für Restrukturierung	0*	0*
Übrige betriebliche Aufwendungen	587	680
	4 946	4 269

* 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 (vgl. Erläuterung 6).

11) Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis		
in Mio. €	2008	2007
Ergebnis aus at equity bewerteten Joint Ventures	14	21
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	- 36	202
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	- 22	223
Dividenden aus sonstigen Joint Ventures	1	3
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	5	6
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	30	26
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 15	- 8
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	21	104
Übriges Beteiligungsergebnis	42	131
	20	354

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

Das Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen enthielt im Vorjahr 180 Mio. EUR aus der Equity-Bewertung der SWISS-Gruppe vom 1. Januar bis 30. Juni 2007.

Die Dividenden aus Beteiligungen enthalten im Vorjahr neben Ausschüttungen verschiedener Gesellschaften auch Beteiligungserträge in Zusammenhang mit dem Rückkauf eigener Aktien durch die WAM Acquisition S.A. (71 Mio. EUR).

12) Zinsergebnis

Zinsergebnis		
in Mio. €	2008	2007
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	11	13
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	191	164
Zinserträge	202	177
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	- 119	- 154
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	- 16	- 9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 239	- 208
Zinsaufwendungen	- 374	- 371
	- 172	- 194

Das nach der Effektivzinsmethode ermittelte Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten beträgt -37 Mio. EUR (Vorjahr: -31 Mio. EUR) und stammt ausschließlich aus Finanzinstrumenten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

13) Übrige Finanzposten

Übrige Finanzposten		
in Mio. €	2008	2007
Abschreibung auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	- 121	- 2
Abschreibungen auf Ausleihungen	- 35	- 10
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	- 44	9
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte von Derivaten, die der Sicherung von Zeitwerten dienen	48	- 12
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	- 199	- 118
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	- 76	-
	- 427	- 133

Die Abschreibungen auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte enthalten die aufgrund der Börsen- und USD-Kursentwicklung zum 30. Juni 2008 über die Gewinn- und Verlustrechnung vorzunehmende wesentliche Wertberichtigung auf die Anteile an JetBlue in Höhe von 113 Mio. EUR. Aufgrund der Erholung des Börsen- sowie USD-Kurses war der Zeitwert der Anteile zum 31. Dezember 2008 wieder um 114 Mio. EUR gestiegen. Die Wertaufholung war erfolgsneutral über das Eigenkapital vorzunehmen.

Der Aufwand aus dem ineffektiven Teil von Derivaten, die der Absicherung von Cashflows dienen, entfällt im Geschäftsjahr 2008 ausschließlich auf die vollständige Wertberichtigung positiver Marktwerte aus mit Lehman Brothers bzw. deren Tochtergesellschaften abgeschlossenen Treibstoffpreis-, Zins- und Devisensicherungsgeschäften.

14) Ertragsteuern

Ertragsteuern		
in Mio. €	2008	2007
Tatsächliche Ertragsteuern	109	118
Latente Steuern	86	238
	195	356

Die tatsächlichen Ertragsteuern für das Jahr 2008 enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 140 Mio. EUR (Vorjahr: 127 Mio. EUR). Darüber hinaus entfallen 31 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) Steuererträge 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: 35 Prozent) multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 15 Prozent (Vorjahr: 25 Prozent) für Körperschaftsteuer und 10 Prozent für Gewerbeertragsteuer/Solidaritätszuschlag zusammen. Die im Vorjahr vorgenommene Absenkung des Steuersatzes aufgrund des Inkrafttretens des Steuerreformgesetzes 2008 zum Jahresende 2007 ist in der folgenden Tabelle im Vorjahr als Ertrag aus Steuersatzänderungen ausgewiesen.

in Mio. €	2008		2007	
	Bemessungsgrundlage	Steueraufwand	Bemessungsgrundlage	Steueraufwand
Erwartete(r) Ertragsteueraufwand/-erstattung	804	201	1 613	+ 565
Steuerfreie Einnahmen, sonstige Abzugsbeiträge und permanente Differenzen*		+ 49		- 47
Bei Beteiligungen angefallene Gewinne, die nicht mit latenten Steuern belastet sind		- 19		- 87
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft		- 2		- 42
Nichtansatz steuerlicher Verlustvorräte bzw. Nichtansatz von aktiven latenten Steuern bei Verlusten		- 22		+ 173
Erträge aus Steuersatzänderungen		-		- 192
Sonstige		- 12		- 14
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand		195		356

* 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 9 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) keine latenten Steuerschulden bilanziert, da eine Veräußerung der Gesellschaften in absehbarer Zeit nicht wahrscheinlich ist.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden passive latente Steuern erfolgsneutral in Höhe von 31 Mio. EUR (Vorjahr: passive latente Steuern in Höhe von 11 Mio. EUR) gebildet.

Die Steuerabgrenzungen 2008 und 2007 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

in Mio. €	31.12.2008		31.12.2007	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorräte und Steuergutschriften	88	-	116	-
Pensionsrückstellungen	213	-	331	-
Finanzierungsleasing Fluggeräte	-	11	-	11
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	619	-	639
Finanzanlagevermögen	201	-	165	-
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	2	-	18
Drohverlustrückstellung	27	-	16	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/übrige Rückstellungen	-	749	-	747
Saldierungen	- 568	- 568	- 666	- 666
Sonstiges	67	-	57	-
	28	813	19	749

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorräten und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorräte und temporäre Differenzen in Höhe von 1.542 Mio. EUR (Vorjahr: 1.579 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Von den steuerlichen Verlustvorräten sind 2 Mio. EUR nur bis 2009, 299 Mio. EUR bis 2011, 59 Mio. EUR bis 2012, 2 Mio. EUR bis 2013 und 822 Mio. EUR bis nach 2016 nutzbar. Insgesamt wurden 383 Mio. EUR (Vorjahr: 393 Mio. EUR) aktive latente Steueransprüche nicht aktiviert.

15) Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsfeld Touristik

Am 22. Dezember 2006 haben die Deutsche Lufthansa AG und die KarstadtQuelle AG eine Absichtserklärung unterzeichnet, nach der Lufthansa ihre Anteile in Höhe von 50 Prozent an der Thomas Cook-Gruppe verkaufen würde. Im Geschäftsjahr 2007 waren aus der Durchführung der Transaktion Buchgewinne nach Steuern in Höhe von 503 Mio. EUR entstanden.

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

Erläuterungen zur Konzernbilanz

AKTIVA

17) Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer

die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt. Aus der Ausübung von Wandlungsrechten aus der am 4. Januar 2002 begebenen Wandelanleihe zum 5. April 2007 wurden im Vorjahr 2.014 neue Aktien ausgegeben.

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.

Nach der Teiltilgung der Wandelanleihe im April 2007 betrug die aus einer möglichen Wandlung entstehende maximale Aktienzahl zum Ende des Geschäftsjahres 2007 2.534.944 Aktien. Im Geschäftsjahr 2008 wurde ein weiterer Teilbetrag in Höhe von 205 TEUR getilgt, so dass die aus einer Wandlung entstehende maximale Aktienanzahl Ende 2008 noch 2.524.622 Aktien beträgt.

		2008	2007
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	1,31	3,61
Konzernergebnis	Mio. €	+ 599	+ 1 655
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		457 868 804	457 855 828

		2008	2007
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	1,30	3,60
Konzernergebnis	Mio. €	+ 599	+ 1 655
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	Mio. €	+ 1	+ 1
– Laufende und latente Steuern	Mio. €	0*	0*
Berichtigtes Periodenergebnis	Mio. €	+ 600	1 656
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		460 393 426	460 390 772

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Von dem unverwässerten bzw. verwässerten Ergebnis je Aktie entfielen auf das aufzugebene Geschäftsfeld Touristik im Vorjahr 1,10 EUR bzw. 1,09 EUR.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden aus dem Ergebnis des Geschäftsjahres 2007 1,25 EUR je Aktie ausgeschüttet.

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbeschränkter Nutzungsdauer	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2007	889	–	889
Kumulierte Abschreibungen	– 300	–	– 300
Buchwert 01.01.2007	589	–	589
Währungsdifferenzen	– 7	–	– 7
Zugänge Konsolidierungskreis	–	203	203
Zugänge	12	–	12
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–	–
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2007	594	203	797
Anschaffungskosten am 01.01.2008	882	203	1 085
Kumulierte Abschreibungen	– 288	–	– 288
Buchwert 01.01.2008	594	203	797
Währungsdifferenzen	– 12	23	11
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	13	0*	13
Umbuchungen	0*	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–	–
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2008	595	226	821
Anschaffungskosten am 31.12.2008	895	226	1 121
Kumulierte Abschreibungen	– 300	–	– 300

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Alle Firmenwerte sowie die Marke wurden im Geschäftsjahr 2008 wie im Vorjahr einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten Zahlungsmittel generierenden Einheit („CGU“) auf Basis 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 Zahlungsmittel generierende 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 (Segment: Passagierbeförderung)	SWISS Aviation Training Ltd. (Segment: Passagierbeförderung)	LSG Sky Chefs USA-Gruppe (Segment: Catering)	LSG Sky Chefs Korea (Segment: Catering)	LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S. (Segment: Catering)	LSG Sky Chefs Birmingham Ltd. (Segment: Catering)	CLS Catering Services Ltd. (Segment: Catering)	AVIAPIT-SOCHI (Segment: Catering)	ZAO Aero-MEAL (Segment: Catering)
Buchwert Firmenwert	249 Mio. EUR	2 Mio. EUR	277 Mio. EUR	44 Mio. EUR	8 Mio. EUR	2 Mio. EUR	3 Mio. EUR	3 Mio. EUR	7 Mio. EUR
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	3,2 % bis 6,7 %	0 % bis 1,9 %	1,3 % bis 4,7 %	1,7 % bis 3,9 %	0 % bis 5,8 %	0 % bis 3,4 %	3,0 %	5,0 % bis 10,1 %	5,0 % bis 6,6 %
EBITDA-Marge Planungszeitraum	8,7 % bis 11,3 %	22,6 % bis 24,1 %	4,6 % bis 9,0 %	28,4 % bis 29,4 %	20,3 % bis 22,0 %	4,6 % bis 7,0 %	9,0 % bis 10,7 %	35,0 % bis 38,1 %	31,0 % bis 32,0 %
Investitionsquote Planungszeitraum	10,6 % bis 12,4 %	7,0 % bis 8,1 %	1,5 % bis 2,8 %	1,0 %	1,4 % bis 1,5 %	0 % bis 1,0 %	1,5 % bis 2,5 %	1,0 % bis 2,2 %	0,8 % bis 1,0 %
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	4,0 %	1,0 %	2,0 %	3,9 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %	5,0 %	5,0 %
EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	11,3 %	24,0 %	9,0 %	29,4 %	22,0 %	7,0 %	10,7 %	35,0 %	31,0 %
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	8,6 %	8,0 %	1,5 %	1,0 %	1,5 %	1,0 %	1,5 %	1,0 %	1,0 %
Diskontierungssatz	9,1 %	9,1 %	9,1 %	9,1 %	9,1 %	9,1 %	9,1 %	9,1 %	9,1 %

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf extern veröffentlichten Quellen. Sie wurden teilweise mit Risikoabschlägen für regionale Besonderheiten bzw. gesellschaftsspezifische Marktanteilsentwicklungen versehen. Unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der LSG Sky Chefs USA-Gruppe von am Ende des Planungszeitraums 2 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert um 255 Mio. EUR. Unter der Annahme eines Umsatzrückgangs von 3,6 Prozent p. a. entspräche der erzielbare Betrag dem Buchwert des Vermögens.

Die verwendeten EBITDA-Margen basieren auf vergangenen Erfahrungswerten bzw. wurden auf Basis eingeleiteter Kosten reduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln.

Bei den immateriellen Werten mit unbeschränkter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen eines Unternehmenserwerbs erworbene Slots sowie einen erworbenen Markennamen.

Der regelmäßige Werthaltigkeitstest für die Marke wurde auf der Ebene der kleinsten Zahlungsmittel generierenden Einheit (CGU) auf Basis des Nutzungswerts durchgeführt. Als CGU wurden hierbei die mit der erworbenen Marke generierten Umsätze im Geschäftsfeld Passagierbeförderung definiert.

Für den Werthaltigkeitstest der Marke wurden folgende weitere Prämissen verwendet:

Buchwert Marke	170 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-
Umsatzwachstum Marke p. a. Planungszeitraum	3,8 % bis 6,9 %
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre
Umsatzwachstum Marke p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,0 %
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,4 %
Diskontierungssatz	9,1 %

Unter der Annahme eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 2,0 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert um 10 Mio. EUR.

Unter der Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums von 1,5 Prozent entspräche der erzielbare Betrag dem Buchwert.

Der Buchwert der erworbenen Slots in Höhe von 56 Mio. EUR wurde auf Basis von aktuellen, veröffentlichten Transaktionspreisen, die für Käufe/Verkäufe von Slots zwischen Marktteilnehmern erzielt wurden, getestet. Es ergab sich kein Abschreibungsbedarf im Geschäftsfeld Passagierbeförderung.

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 01.01.2007	449	87	57	593
Kumulierte Abschreibungen	- 358	- 61	- 2	- 421
Buchwert 01.01.2007	91	26	55	172
Währungsdifferenzen	- 1	-	0*	- 1
Zugänge Konsolidierungskreis	126	0*	3	129
Zugänge	31	5	31	67
Umbuchungen	15	- 5	- 17	- 7
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	- 1	0*	- 2	- 3
Zum Verkauf vorgesehen	0*	-	0*	0*
Abschreibungen	- 51	- 10	- 44	- 105
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2007	210	16	26	252
Anschaffungskosten am 01.01.2008	618	88	72	778
Kumulierte Abschreibungen	- 408	- 72	- 46	- 526
Buchwert 01.01.2008	210	16	26	252
Währungsdifferenzen	13	0*	1	14
Zugänge Konsolidierungskreis	0*	-	-	0*
Zugänge	35	5	31	71
Umbuchungen	11	2	- 19	- 6
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	- 9	-	0*	- 10
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	- 52	- 8	-	- 60
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2008	208	15	38	261
Anschaffungskosten am 31.12.2008	646	96	82	824
Kumulierte Abschreibungen	- 438	- 81	- 44	- 563

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Wege des Finanzierungsleasings sind immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 5 Mio. EUR beschafft worden. Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr:

3 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 4 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 Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2007	15 742	782	16 524
Kumulierte Abschreibungen	- 9 119	-	- 9 119
Buchwert 01.01.2007	6 623	782	7 405
Währungsdifferenzen	- 16	- 3	- 19
Zugänge Konsolidierungs- kreis	766	9	775
Zugänge	455	689	1 144
Umbuchungen	270	- 266	4
Abgänge Konsolidierungs- kreis	-	-	-
Abgänge	- 23	- 4	- 27
Zum Verkauf vorgesehen	0*	-	0*
Abschreibungen	- 902	-	- 902
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2007	7 173	1 207	8 380
Anschaffungskosten am 01.01.2008	17 066	1 209	18 275
Kumulierte Abschreibungen	- 9 893	- 2	- 9 895
Buchwert 01.01.2008	7 173	1 207	8 380
Währungsdifferenzen	95	20	115
Zugänge Konsolidierungs- kreis	-	-	-
Zugänge	681	661	1 342
Umbuchungen	499	- 495	4
Abgänge Konsolidierungs- kreis	-	-	-
Abgänge	- 26	0*	- 26
Zum Verkauf vorgesehen	- 21	-	- 21
Abschreibungen	- 1 030	-	- 1 030
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2008	7 371	1 393	8 764
Anschaffungskosten am 31.12.2008	17 918	1 393	19 311
Kumulierte Abschreibungen	- 10 547	-	- 10 547

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

In der Position Flugzeuge sind 16 Flugzeuge (dreizehn Boeing MD11F und drei Boeing B747-400) mit einem Buchwert von 536 Mio. EUR (Vorjahr: 641 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-Vertrages ratierlich ergebniswirksam vereinnahmt. Im Jahr 2008 wurden hieraus wie im Vorjahr 7 Mio. EUR im sonstigen betrieblichen Ertrag realisiert.

Darüber hinaus enthält die Position 48 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1.904 Mio. EUR (Vorjahr: 44 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1.819 Mio. EUR), die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an japanische und britische Leasinggesellschaften, Leasinggesellschaften auf den Bermudas bzw. 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 ebenfalls nach SIC 27 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 7,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 7,4 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen 1.970 Mio. EUR (Vorjahr: 1.910 EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen, Flugzeuge im Buchwert von 147 Mio. EUR (Vorjahr: 118 Mio. EUR) sind zudem im Wege des Finanzierungsleasings beschafft worden (vgl. Erläuterung 22).

20) Übriges Sachanlagevermögen

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Mio. €					
Anschaffungskosten am 01.01.2007	1 740	800	1 079	93	3 712
Kumulierte Abschreibungen	- 736	- 636	- 835	0*	- 2 207
Buchwert 01.01.2007	1 004	164	244	93	1 505
Währungsdifferenzen	- 12	- 4	- 4	- 1	- 21
Zugänge Konsolidierungskreis	34	40	14	5	93
Zugänge	69	27	118	184	398
Umbuchungen	46	6	7	- 40	19
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	- 5	- 3	- 7	- 3	- 18
Zum Verkauf vorgesehen	0*	- 1	- 5	0*	- 6
Abschreibungen	- 60	- 37	- 100	-	- 197
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2007	1 076	192	267	238	1 773
Anschaffungskosten am 01.01.2008	1 831	843	1 117	238	4 029
Kumulierte Abschreibungen	- 755	- 651	- 850	-	- 2 256
Buchwert 01.01.2008	1 076	192	267	238	1 773
Währungsdifferenzen	- 3	- 2	1	0*	- 4
Zugänge Konsolidierungskreis	4	0*	1	0*	5
Zugänge	37	46	123	166	372
Umbuchungen	142	66	6	- 212	2
Abgänge Konsolidierungskreis	- 2	-	- 3	-	- 5
Abgänge	- 5	- 1	- 5	- 2	- 13
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	- 62	- 42	- 95	-	- 199
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2008	1 187	259	295	190	1 931
Anschaffungskosten am 31.12.2008	1 982	925	1 178	191	4 276
Kumulierte Abschreibungen	- 795	- 666	- 883	- 1	- 2 345

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren Grundschulden in Höhe von 40 Mio. EUR (Vorjahr: 39 Mio. EUR). Für Grundvermögen im Wert von 262 Mio. EUR (Vorjahr: 262 Mio. EUR) besteht wie im Vorjahr ein grundbücherliches Ankaufsrecht. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 43 Mio. EUR (Vorjahr: 39 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Im Wege des Finanzierungsleasings sind zudem übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 106 Mio. EUR (Vorjahr: 108 Mio. EUR) beschafft worden (vgl. Erläuterung 22).

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Grundstücke und Bauten	18	16
Technische Anlagen	18	36
Betriebs- und Geschäftsausstattung	43	24
	79	76

21) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio. €	Als Finanzinvestitionen gehaltene Grundstücke und Bauten
Anschaffungskosten am 01.01.2007	26
Kumulierte Abschreibungen	- 6
Buchwert 01.01.2007	20
Währungsdifferenzen	- 1
Zugänge Konsolidierungskreis	-
Zugänge	-
Umbuchungen	- 16
Abgänge Konsolidierungskreis	-
Abgänge	-
Zum Verkauf vorgesehen	-
Abschreibungen	-
Zuschreibungen	-
Buchwert 31.12.2007	3
Anschaffungskosten am 01.01.2008	4
Kumulierte Abschreibungen	- 1
Buchwert 01.01.2008	3
Währungsdifferenzen	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	-
Zugänge	-
Umbuchungen	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-
Abgänge	-
Zum Verkauf vorgesehen	-
Abschreibungen	-
Zuschreibungen	-
Buchwert 31.12.2008	3
Anschaffungskosten am 31.12.2008	3
Kumulierte Abschreibungen	0*

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Zwei ausschließlich als Finanzinvestition gehaltene Grundstücke haben wie im Vorjahr einen Buchwert von 3 Mio. EUR. Die beizulegenden Zeitwerte betragen 5 Mio. EUR und wurden von Sachverständigen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktgegebenheiten geschätzt.

Im Vorjahr betrug der beizulegende Zeitwert für ein Grundstück 3 Mio. EUR, für das zweite Grundstück lag keine Schätzung vor.

22) Gemietete und vermietete Vermögenswerte

Im Sachanlagevermögen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die wegen der Gestaltung der zugrunde 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	Vermietete Bauten und Grundstücke	Gemietete immaterielle und technische Anlagen	Gemietete andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungskosten am 01.01.2007	251	212	15	137	23	–	23
Kumulierte Abschreibungen	– 177	– 122	– 2	– 54	– 6	–	– 22
Buchwert 01.01.2007	74	90	13	83	17	–	1
Währungsdifferenzen	–	– 4	–	– 2	–	–	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	–	10	–	30	–	–	1
Zugänge	0*	38	–	2	–	1	0*
Umbuchungen	7	13	– 7	– 1	– 16	–	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Abgänge	– 10	1	–	2	–	–	0*
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–	–	–	–	– 1
Abschreibungen	– 8	– 34	– 2	– 8	–	0*	0*
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2007	63	114	4	106	1	1	1
Anschaffungskosten am 01.01.2008	247	201	5	166	1	1	17
Kumulierte Abschreibungen	– 184	– 87	– 1	– 60	0*	0*	– 16
Buchwert 01.01.2008	63	114	4	106	1	1	1
Währungsdifferenzen	–	10	–	1	–	0*	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Zugänge	–	22	–	5	–	5	–
Umbuchungen	–	29	–	1	–	0*	– 1
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Abgänge	0*	– 1	–	0*	– 1	0*	–
Zum Verkauf vorgesehen	– 3	–	–	–	–	–	–
Abschreibungen	– 7	– 30	– 1	– 8	–	0*	0*
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2008	53	144	3	105	–	6	0*
Anschaffungskosten am 31.12.2008	243	239	5	170	–	6	17
Kumulierte Abschreibungen	– 190	– 95	– 2	– 65	–	0*	– 17

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Finanzierungsleasing

Die Summe der gemieteten Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns gemäß IAS 17 zuzurechnen sind, beträgt 258 Mio. EUR (Vorjahr: 226 Mio. EUR), davon entfallen 147 Mio. EUR (Vorjahr: 118 Mio. EUR) auf Flugzeuge (ein Airbus A340, ein Airbus A319, sechs ATR).

Die Flugzeugfinanzierungs-Leasingverträge 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 Verkaufserlös 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 3- oder 6-Monats-LIBOR, gekoppelt wurde.

Daneben bestehen Finanzierungs-Leasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung in unterschiedlichsten Ausprägungen. Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 20 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 Finanzierungs-Leasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden.

in Mio. €	2009	2010–2013	ab 2014
Leasingzahlungen	74	171	131
Abzinsungsbeträge	4	22	38
Barwerte	70	149	93
Einzahlung aus Untervermietung (Sublease)	1	–	–

Im Vorjahr sind aus den Finanzierungs-Leasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

in Mio. €	2008	2009–2012	ab 2013
Leasingzahlungen	27	125	84
Abzinsungsbeträge	1	18	34
Barwerte	26	107	50
Einzahlung aus Untervermietung (Sublease)	1	1	–

Operating Leases

Neben den Finanzierungs-Leasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren sind, so dass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben weiteren 106 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 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. €	2009	2010–2013	ab 2014
Flugzeuge	209	343	–
Diverse Gebäude	213	872	215 p. a.
Übrige Mietverträge	70	273	56 p. a.
	492	1 488	271 p. a.
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	9	13	1 p. a.

Im Vorjahr wurden folgende Beträge aus Operating-Lease-Verträgen genannt:

in Mio. €	2008	2009–2012	ab 2013
Flugzeuge	196	418	–
Diverse Gebäude	236	920	227 p. a.
Übrige Mietverträge	80	306	65 p. a.
	512	1 644	292 p. a.
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	14	13	2 p. a.

Vier Flugzeuge sowie Reservetriebwerke, die Ende 2008 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. €	2009	2010–2013	ab 2014
Einzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen	9	8	3 p. a.

Neun Flugzeuge sowie Reservetriebwerke, die Ende 2007 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus den Verträgen resultierten folgenden Einzahlungen:

in Mio. €	2008	2009–2012	ab 2013
Einzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen	16	19	4 p. a.

23) Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2007	93	706	799
Kumulierte Abschreibungen	–	– 8	– 8
Buchwert 01.01.2007	93	698	791
Währungsdifferenzen	– 3	– 27	– 30
Zugänge Konsolidierungskreis	0*	1	1
Zugänge	83	227	310
Umbuchungen	0*	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	– 718	– 718
Abgänge	– 22	– 9	– 31
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2007	151	172	323
Anschaffungskosten am 01.01.2008	151	180	331
Kumulierte Abschreibungen	–	– 8	– 8
Buchwert 01.01.2008	151	172	323
Währungsdifferenzen	9	13	22
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	31	15	46
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	– 5	– 5
Abgänge	– 26	– 64	– 90
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	0*	0*
Zuschreibungen	–	–	–
Buchwert 31.12.2008	165	133	298
Anschaffungskosten am 31.12.2008	165	140	305
Kumulierte Abschreibungen	–	– 7	– 7

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Buchwerte der assoziierten Unternehmen wurden in zwei Fällen (Vorjahr: zwei Fälle) bei einem Wert von 0 Mio. EUR angehalten. Verluste bei assoziierten Unternehmen in Höhe von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) blieben unberücksichtigt.

Der Wechsel der SWISS-Gruppe aus dem Kreis der assoziierten Unternehmen in den Kreis der konsolidierten Unternehmen führte zu einem Abgang des Equity-Buchwertes in Höhe von 717 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2007.

24) Finanzielle Vermögenswerte nach Kategorien

Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2008				
	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
in Mio. €				
Übrige Beteiligungen	–	–	790	–
Langfristige Wertpapiere	–	106	403	–
Ausleihungen	162	–	–	–
Langfristige Forderungen	313	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	55	–	284
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	3 015	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	22	–	191
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	1 834	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	1 444	–
Summe	3 490	183	4 471	475

Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2007				
	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
in Mio. €				
Übrige Beteiligungen	–	–	777	–
Langfristige Wertpapiere	–	–	298	–
Ausleihungen	190	–	–	–
Langfristige Forderungen	209	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	261	–	107
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	3 448	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	35	–	446
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	1 528	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	2 079	–
Summe	3 847	296	4 682	553

Sämtliche in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ enthaltenen finanziellen Vermögenswerte beider Geschäftsjahre sind zu Handelszwecken gehaltene Vermögenswerte. 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:

2008					
in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Beteiligungs- ergebnis	Übrige Finanzposten	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	30	119	–	– 35	– 124
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	– 199	– 199
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen				– 76	– 76
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10	105	42	– 121	– 174

2007					
in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Beteiligungs- ergebnis	Übrige Finanzposten	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	41	58	–	– 10	– 27
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	– 118	– 118
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	39	7	131	– 2	161

25) Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

Die übrigen Beteiligungen und langfristigen Wertpapiere zeigten in den Jahren 2008 und 2007 folgende Bewegungen:

in Mio. €	Anteile an nahestehenden Unternehmen	Beteiligungen	Wertpapiere des Anlagevermögens	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2007	213	649	556	1 418
Kumulierte Abschreibungen	- 42	- 53	- 3	- 98
Buchwert 01.01.2007	171	596	553	1 320
Währungsdifferenzen	- 2	0*	0*	- 2
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	1	1
Zugänge	36	20	3	59
Umbuchungen	0*	-	-	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	- 7	-	-	- 7
Abgänge	-	- 35	- 259	- 294
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	0*	0*
Abschreibungen	- 2	0*	-	- 2
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2007	196	581	298	1 075
Anschaffungskosten am 01.01.2008	239	630	301	1 170
Kumulierte Abschreibungen	- 43	- 49	- 3	- 95
Buchwert 01.01.2008	196	581	298	1 075
Währungsdifferenzen	0*	0*	0*	0*
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	46	328	241	615
Umbuchungen	0*	0*	-	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	- 2	-	-	- 2
Abgänge	- 1	- 204	- 27	- 232
Zum Verkauf vorgesehen	- 2	- 31	-	- 33
Abschreibungen	- 8	- 113	- 3	- 124
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2008	229	561	509	1 299
Anschaffungskosten am 31.12.2008	272	674	516	1 462
Kumulierte Abschreibungen	- 43	- 113	- 7	- 163

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Beteiligungen sowie Wertpapiere sind, soweit ein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht, zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Für Beteiligungen mit einem Buchwert von 54 Mio. EUR (Vorjahr: 68 Mio. EUR) und langfristige Wertpapiere mit einem Buchwert von 23 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR) existiert kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen. Im

Vorjahr waren Beteiligungen und Wertpapiere mit einem Buchwert von 2 Mio. EUR verkauft worden, die vorher nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand. Hierbei wurden insgesamt Gewinne von 1 Mio. EUR erzielt. Von den Wertpapieren waren 14 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) als Sicherheit für Verbindlichkeiten begeben.

26) Langfristige Ausleihungen und Forderungen

Ausleihungen und Forderungen		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	113	72
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	361	322
Vorfinanzierte Mietobjekte	1	5
	475	399

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der langfristigen Ausleihungen und Forderungen entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel verzinst sind bzw. marktübliche Verzinsungen aufweisen.

Die Sonstigen Forderungen enthalten wie im Vorjahr erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 3 Mio. EUR.

Von den langfristigen Forderungen dienen 21 Mio. EUR der Besicherung von Verbindlichkeiten.

27) Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente, die als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren, weisen folgenden Saldo auf:

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Positive Marktwerte – langfristig	284	107
Positive Marktwerte – kurzfristig	191	446
Negative Marktwerte – langfristig	– 56	– 290
Negative Marktwerte – kurzfristig	– 154	– 135
	265	128

Sie entfallen auf folgende Sicherungsinstrumente:

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Treibstoffpreissicherung	– 162	553
Devisensicherung	393	– 415
Zinssicherung	34	– 10

Die derivativen Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet werden, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Positive Marktwerte – langfristig	55	261
Positive Marktwerte – kurzfristig	22	35
Negative Marktwerte – langfristig	– 62	– 81
Negative Marktwerte – kurzfristig	– 338	– 346
	– 323	– 131

Die positiven langfristigen Marktwerte enthielten im Vorjahr in Höhe von 254 Mio. EUR eingebettete Derivate, die vom finanziellen Basisgeschäft nicht getrennt werden konnten und daher mit diesem gemeinsam zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet wurden.

Zum 31. Dezember 2008 wird das verbliebene Schuldscheindarlehen, das weiterhin eingebettete Derivate enthält, als langfristiges Wertpapier ausgewiesen.

Die kurzfristigen negativen Marktwerte entfallen mit 312 Mio. EUR (Vorjahr: 205 Mio. EUR) auf den negativen Marktwert der in Zusammenhang mit dem Erwerb einer Beteiligung gewährten Put-Option. Da für diese Option kein notierter Marktpreis an einem aktiven Markt existiert, wurde die Bewertung durchgeführt, indem der Wert der Beteiligung mit Hilfe einer anerkannten Discounted-Cashflow-Methode ermittelt wurde.

In den negativen kurzfristigen Marktwerten war zudem im Vorjahr die zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verpflichtung aus dem Besserungsschein, der in Zusammenhang mit dem Erwerb der Swiss International Air Lines AG über die AirTrust AG den ehemaligen Aktionären im Geschäftsjahr 2005 gewährt worden war, enthalten. Dieser sah nach einer Laufzeit von drei Jahren im März 2008 eine Barzahlung von maximal 390 Mio. CHF in Abhängigkeit von der Wertentwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem Konkurrenzindex vor. Da für diese Option kein öffentlich notierter Marktpreis auf einem aktiven Markt existierte, wurde die Bewertung mit Hilfe der Monte-Carlo-Simulation unter Verwendung historischer Referenzkurse, Volatilitäten und Korrelationen der im Konkurrenzindex enthaltenen Aktien durchgeführt. Der so ermittelte beizulegende Zeitwert betrug zum 31. Dezember 2007 141 Mio. EUR. Aus dem Besserungsschein wurden im März 2008 269 Mio. CHF bzw. 167 Mio. EUR ausgezahlt. Die Veränderung des Zeitwertes in Höhe von 26 Mio. EUR (Vorjahr: 92 Mio. EUR) ist im Aufwand aus übrigen Finanzposten enthalten.

Die weiteren positiven und negativen Marktwerte entfallen auf Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 qualifizieren. Ihr beizulegender Zeitwert ist im Saldo negativ und beträgt 11 Mio. EUR (Vorjahr: 39 Mio. EUR).

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

28) Vorräte

Vorräte		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	490	425
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	91	86
Geleistete Anzahlungen	0*	0*
	581	511

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Vorräte im Wert von 36 Mio. EUR (Vorjahr: 29 Mio. EUR) sind als Kreditsicherheiten verpfändet.

Der Bruttowert der Vorräte betrug zum 31. Dezember 2008 insgesamt 701 Mio. EUR (Vorjahr: 626 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 477 Mio. EUR (Vorjahr: 414 Mio. EUR) sind zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Verkaufskosten („Nettoveräußerungswert“) angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden in Höhe von 119 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 25 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) vorgenommen. Im Vorjahr wurden vorgenommene Abschreibungen in Höhe von 3 Mio. EUR wieder aufgeholt.

29) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	115	348
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	29	30
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	1 919	2 083
	2 063	2 461
- davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(132)	(125)
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	110	211
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Forderungen	842	776
	952	987
Summe	3 015	3 448

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen waren 6 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) als Kreditsicherheiten begeben.

Die Sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR).

Von den Sonstigen Forderungen dienen 50 Mio. EUR der Besicherung von Verbindlichkeiten.

30) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen vorausbezahlte Mieten, Versicherungsprämien und Zinsen, 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, abgeleitet aus öffentlich zugänglichen Marktpreisen an aktiven Märkten, angesetzt.

Von den kurzfristigen Wertpapieren dienten im Vorjahr 2 Mio. EUR als Sicherheiten für Verbindlichkeiten.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

PASSIVA

34) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.172 Mio. EUR und ist in 457.937.572 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 25. Mai 2005 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 24. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Bei Aktienaussgabe gegen Sacheinlagen kann das Bezugsrecht ausgeschlossen werden, im Falle der Aktienaussgabe gegen Bareinlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, im Falle der Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien insgesamt zehn vom Hundert des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen und der Ausgabebetrag den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. Juni 2004 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 15. Juni 2009 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.

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

32) Bankguthaben und Kassenbestände

Die Euro-Guthaben bei Kreditinstituten waren zum Bilanzstichtag bei verschiedenen Banken überwiegend zu Zinssätzen zwischen 1,2 und 3,5 Prozent (Vorjahr: zwischen 3,8 und 4,6 Prozent) verzinst. USD-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 0,4 Prozent (Vorjahr: 4,5 Prozent), Guthaben in Schweizer Franken zu einem durchschnittlichen Zinssatz von 1,5 Prozent (Vorjahr: 2,4 Prozent) angelegt.

Von den Guthaben bei Kreditinstituten waren 21 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) als Sicherheiten für Verbindlichkeiten begeben.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

33) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum Jahresende 2008 werden die Beteiligung an der Condor Flugdienst GmbH in Höhe von 10 Prozent sowie die bereits als Forderung ausgewiesenen weiteren Anteile von 14,9 Prozent, die erst im Zuge des Verkaufs der Anteile an der Thomas Cook AG übernommen worden waren, nach Ausübung der Call-Option durch die Thomas Cook AG als zum Verkauf stehende Vermögenswerte gezeigt.

Darüber hinaus sind in der Position fünf zum Verkauf stehende Airbus 300-600 sowie eine Beteiligung an einem Joint Venture, das im Januar 2009 verkauft wurde, enthalten.

Zum Jahresende 2007 enthielt die Position ein Flugzeug des Geschäftsfelds Passagierbeförderung, für das ein Kaufvertrag vorlag, sowie die Vermögenswerte der vollkonsolidierten Gesellschaft LSG Sky Chefs España S.A., deren Anteile mit Vertrag vom 19. November 2007 unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden verkauft worden waren. Alle Vermögenswerte wurden im Geschäftsjahr 2008 verkauft (vgl. Erläuterung 46).

Im Rahmen der Ermächtigung vom 16. Juni 1999 hatte die Lufthansa AG mit Wirkung zum 4. Januar 2002 eine Wandelanleihe über 750 Mio. EUR begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre war ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750.000 Wandlungsrechte ausgegeben, die nach der Kapitalerhöhung 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 in Höhe von 699 Mio. EUR sowie vorgenommenen Wandlungen von 349 Wandlungsrechten in 17.572 Aktien der Deutschen Lufthansa AG und einer Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2008 in Höhe von 205 TEUR bestehen zum 31. Dezember 2008 noch 50.139 Wandlungsrechte, die das Recht zur Wandlung in bis zu 2.524.622 Aktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Kurs von 19,86 EUR verbiefen.

Zum 31. Dezember 2008 besteht 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 29. April 2008 wurde der Vorstand erneut, bis zum 28. Oktober 2009 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. In derselben Hauptversammlung wurde die derzeit bestehende und bis zum 17. Oktober 2008 befristete Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien aufgehoben.

Im Geschäftsjahr 2008 hat die Deutsche Lufthansa AG insgesamt 2.571.935 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 13,89 EUR erworben. Dies entspricht 0,56 Prozent vom Grundkapital.

Diese Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.859.305 Aktien als Angebot an die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 34 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2007 sowie als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2007 für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Lufthansa AG und 25 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von durchschnittlich 15,77 EUR.
- 707.383 Aktien als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2008 für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 25 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 10,73 EUR.
- 5.247 Aktien wurden zu einem Durchschnittskurs von 11,00 EUR wieder verkauft.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

Zusätzliche Angaben zur Entwicklung des Eigenkapitals

Der Lufthansa Konzern verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 30 Prozent, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für seine Wachstumsziele sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betragen zum 31. Dezember 2008 und 2007:

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Eigenkapital	6 919	6 900
In % der Bilanzsumme	30,9	30,9
Fremdkapital	15 489	15 420
In % der Bilanzsumme	69,1	69,1
Gesamtkapital	22 408	22 320

Im Geschäftsjahr 2008 blieb die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr mit 30,9 Prozent konstant. Bei einem Anstieg des Gesamtkapitals um 88 Mio. EUR nahm das Eigenkapital mit 19 Mio. EUR proportional zu; als Folge veränderte sich die Eigenkapitalquote nicht.

Lufthansa unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen. Verpflichtungen zur Ausgabe von Aktien bestehen in Zusammenhang mit den noch bestehenden Rechten aus der Wandelanleihe, soweit diese noch zur Wandlung genutzt werden. Im Geschäftsjahr 2008 wurden keine Wandlungsrechte genutzt. Die noch bestehenden Wandlungsrechte sind den Ausführungen zum bedingten Kapital zu entnehmen.

35) Mitteilungen zur Eigentümerstruktur

Mitteilung zur Eigentümerstruktur gemäß § 25 Abs. 1 WpHG vom 14. Juli 2006

Die AXA Investment Managers Deutschland GmbH, Bleichstraße 2–4, 60313 Frankfurt am Main, hat uns namens und mit Vollmacht der AXA S.A., Paris, 25 avenue Matignon, 75008 Paris, Frankreich, am 7. Juli 2006 mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein L.P., 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein Corporation, 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der Equitable Holdings, LLC, 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Equitable Life Insurance Company, 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Financial Services, LLC, 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Financial, Inc., 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA S.A., Paris, 25 avenue Matignon, 75008 Paris, Frankreich, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,56 Prozent. Davon sind der AXA S.A. 10,50 Prozent gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG und weitere 0,06 Prozent gem. § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Hinweis

Die AXA S.A. Paris (Konzernmutter) ist gemäß §§ 21 ff. WpHG dazu verpflichtet, oben stehende Mitteilung vorzunehmen, da ihr Stimmrechtsanteil an Lufthansa die Schwelle von 10 Prozent überschritt und nun kumulativ, d. h. unter Zurechnung der Anteile der Tochtergesellschaften, insgesamt 10,56 Prozent beträgt.

Eine entsprechende Mitteilung zur Eigentümerstruktur gemäß § 25 Abs. 1 WpHG war in Zusammenhang mit dem Erreichen der Schwelle von 5 Prozent durch dieselben Gesellschaften am 16. Juni 2006 veröffentlicht worden.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 11. Januar 2008

Die ATON GmbH, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 11. Januar 2008 gem. § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 10. Januar 2008 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und nunmehr 3,09 Prozent (14.130.000 Aktien mit Stimmrechten) beträgt.

Dr. Lutz M. Helmig, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 11. Januar 2008 gem. § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 10. Januar 2008 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und nunmehr 3,11 Prozent (14.261.200 Aktien mit Stimmrechten) beträgt.

Hiervon sind ihm 3,09 Prozent (14.131.000 Aktien mit Stimmrechten) gem. § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Diese ihm zugerechneten Stimmrechte werden dabei über das von ihm kontrollierte Unternehmen ATON GmbH, dessen Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG 3 Prozent oder mehr beträgt, gehalten.

Ferner sind ihm 0,03 Prozent (131.200 Aktien mit Stimmrechten) gem. § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 18. Juni 2008

Die Allianz SE, München, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 18. Juni 2008 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG i. V. m. § 24 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil ihrer Tochtergesellschaft Süddeutsche Industrie-Beteiligungs-GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, an der Deutschen Lufthansa AG am 16. Juni 2008 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und nunmehr 3,06 Prozent (14.000.000 Stimmrechte) beträgt.

Hinweis

Der Stimmrechtsanteil der Allianz SE an der Deutschen Lufthansa AG hat sich nicht verändert. Es handelt sich hierbei lediglich um eine konzerninterne Aktienübertragung.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 2. September 2008

Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England, hat uns gegenüber mit einem Schreiben vom 2. September 2008 im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG, Frankfurt am Main, die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG in ihrem Namen und im Namen der folgenden Tochterunternehmen abgegeben:

- Barclays Global Investors Finance Limited, 1 Churchill Place, London, E14, 5PH, England;
- Barclays California Corporation, 45 Freemont Street, San Francisco, CA , 94105-2204, USA.

Stimmrechtsmitteilung in Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors UK Holdings Ltd

Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, 1 Churchill Place, London, E14 5HP, England, fiel am 14. März 2008 unter die 5-Prozent- und 3-Prozent-Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 0,356 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main. Diese 0,356 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.628.450 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main, wurden Barclays Global Investors UK Holdings Ltd nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet.

Diese Meldung beruht auf der Tatsache, dass Barclays Global Investors UK Holdings Ltd die Voraussetzungen von § 32 Abs. 2-4 InvG, § 22 Abs. 3a WpHG, § 29a Abs. 3 WpHG erfüllt.

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors Finance Limited

Barclays Global Investors Finance Limited, 1 Churchill Place, London, E14 5HP, England, fiel am 14. März 2008 unter die 3-Prozent-Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 0,356 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main. Diese 0,356 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main, wurden Barclays Global Investors Finance Limited nach § 22 Abs. 1 Nr. 6 WpHG i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet.

Diese Meldung beruht auf der Tatsache, dass Barclays Global Investors Finance Limited die Voraussetzungen von § 32 Abs. 2-4 InvG, § 22 Abs. 3a WpHG, § 29a Abs. 3 WpHG erfüllt.

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays California Corporation

Barclays California Corporation, 45 Fremont Street, San Francisco, CA 94105-2204, USA, fiel am 14. März 2008 unter die 3-Prozent-Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 0,356 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main. Diese 0,356 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main, wurden Barclays California Corporation nach § 22 Abs. 1 Nr. 6 WpHG i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet.

Diese Mitteilung beruht auf der Tatsache, dass Barclays California Corporation die Voraussetzungen von § 32 Abs. 2-4 InvG, § 22 Abs. 3a WpHG, § 29a Abs. 3 WpHG erfüllt.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 23. Oktober 2008

Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgegeben:

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA

Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, fiel am 16. Oktober 2008 unter die 3-Prozent-Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 2,98 Prozent der Stimmrechte (d. h. 13.643.842 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG.

Davon sind Barclays Global Investors NA 2,71 Prozent der Stimmrechte (d. h. 12.416.681 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG und 0,27 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.227.161 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Diese Mitteilung ist eine Übersetzung der am 23. Oktober 2008 auf Englisch veröffentlichten Mitteilung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG und stellt eine Serviceleistung der Deutschen Lufthansa AG dar. Rechtsverbindlich wirkt lediglich die englische Mitteilung vom 23. Oktober 2008.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 14. November 2008

Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG am 13. November 2008 die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgegeben:

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA

Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, hat am 11. November 2008 die 3-Prozent-Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG überschritten und hielt an diesem Tag 3,07 Prozent der Stimmrechte (d. h. 14.070.133 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG.

Davon sind Barclays Global Investors NA 2,79 Prozent der Stimmrechte (d. h. 12.765.708 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG und 0,28 Prozent der Stimmrechte (d. h. 1.304.425 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG i. V. m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Diese Mitteilung ist eine Übersetzung der am 14. November 2008 auf Englisch veröffentlichten Mitteilung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG und stellt eine Serviceleistung der Deutschen Lufthansa AG dar. Rechtsverbindlich wirkt lediglich die englische Mitteilung vom 14. November 2008.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 13. Januar 2009

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

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

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 14. Januar 2009

Die Commerzbank AG, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 14. Januar 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 12. Januar 2009 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,06 Prozent (14.024.907 Stimmrechte) betrug. Davon sind ihr 3,06 Prozent (14.000.000 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Ihr zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt, gehalten:

- Dresdner Bank AG
- Süddeutsche Industrie-Beteiligungs-GmbH

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 21. Januar 2009

Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG am 21. Januar 2009 die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgegeben:

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA

Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, hat am 16. Januar 2009 die 3-Prozent-Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG

unterschritten und hielt zu diesem Zeitpunkt 2,97 Prozent der Stimmrechte (d. h. 13.582.029 der Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG.

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

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

36) Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer Wandelanleihe. Im Vorjahr wurden aus der Wandlung von 40 Wandlungsrechten der Wandelanleihe 2002 in 2.014 Aktien insgesamt 34.842,20 EUR Agio zugeführt.

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

Die Entwicklung der Rücklagen ist dem Eigenkapitalpiegel 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 jeweils ein Gehaltsbaustein in einen Rentenbaustein umgewandelt 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 Übergangsvorsorgung 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 2008 beliefen sich die Beiträge in beitragsorientierte Pläne auf 339 Mio. EUR (Vorjahr: 319 Mio. EUR).

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorgung erfolgt für die inländischen Pläne überwiegend 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 zehn bis 15 Jahren begonnen worden. Im Geschäftsjahr 2008 wurden für die Mitarbeiter weitere 283 Mio. EUR dotiert, insgesamt sind damit bereits Mittel in Höhe von 3.483 Mio. EUR an den Trust übertragen worden.

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.

Im Rahmen des Erwerbs der Swiss International Air Lines AG zum 1. Juli 2007 wurden Pensionsverpflichtungen übernommen, die zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, so genannte Sammelstiftungen, finanziert. Die retrospektive Anwendung des IFRIC 14 hatte keine materiellen Auswirkungen auf die im Vorjahr vorhandene Überdeckung bei der Swiss International Air Lines AG.

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 Verpflichtungsumfanges bzw. 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 zugrunde gelegt:

Versicherungsmathematische Annahmen			
in %	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Zinssatz Inland	6,0	5,5	4,5
Gehaltssteigerungstrend Inland	2,75	2,75	2,75
Rentensteigerungstrend Inland	1,0 – 2,75	1,0 – 2,75	1,0 – 2,75
Zinssätze Ausland	3,9 – 6,7	3,4 – 6,0	4,5 – 6,0
Gehaltssteigerungstrends Ausland	1,5 – 4,5	1,2 – 4,5	2,9 – 4,25
Rentensteigerungstrends Ausland	0,0 – 2,8	0,5 – 3,2	1,25 – 3,0
Krankenkostentrend Rentner Ausland	10,0	11,0	12,0
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens Inland*	5,2	5,75	5,75
Erwartete Erträge des externen Planvermögens Ausland	3,5 – 8,3	3,75 – 8,0	5,2 – 8,25

* Ab 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 bzw. Minderung des angenommenen Krankenkostentrends Rentner um 1 Prozent ergeben sich folgende Auswirkungen:

in Tsd. €	Erhöhung	Minderung
Dienstzeit- und Zinsaufwand	+ 21	- 23
Verpflichtung aus medizinischen Versorgungsleistungen	+ 404	- 422

Der Barwert der Pensionsverpflichtungen und die beizulegenden Zeitwerte des Planvermögens betragen zum Bilanzstichtag:

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen Inland	4 081	4 068	4 455
Planvermögen Inland	3 445	3 580	1 839
Unter- (+)/Überdeckung (-)	636	488	2 616

in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen Ausland	1 712	1 603	532
Planvermögen Ausland	1 476	1 648	469
Unter- (+)/Überdeckung (-)	236	- 45	63
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	1 961	1 948	2 042

Das Portfolio der externen Planvermögen setzt sich zum Bilanzstichtag 2008 wie folgt zusammen:

	Planvermögen Inland		Planvermögen Ausland	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Aktien	1 375	39,9	508	34,4
Renten, Anleihen	1 602	46,5	642	43,5
Immobilien	-	-	158	10,7
Sonstiges	468	13,6	168	11,4
	3 445	100,0	1 476	100,0

Der tatsächliche Verlust aus dem Planvermögen betrug im Geschäftsjahr 2008 725 Mio. EUR (Vorjahr: Ertrag von 107 Mio. EUR).

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

in Mio. €	2008	2007
Vortrag 01.01.	7 619	7 029
Währungsdifferenzen Vortrag	112	- 53
Zugänge aus Unternehmenserwerben	-	-
Sonstige Änderungen Konsolidierungskreis	0*	1 084
Laufender Dienstaufwand	305	317
Nachzuverrechnender Dienstaufwand	- 12	0*
Zinsaufwand	386	338
Beiträge der Planteilnehmer	30	10
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 450	- 917
Rentenzahlungen	- 241	- 209
Plankürzungen/Abgeltungen	- 4	-
Sonstiges**	9	20
Stand 31.12.	7 754	7 619

Entwicklung des Planvermögens zu beizulegenden Zeitwerten

in Mio. €	2008	2007
Vortrag 01.01.	5 228	2 308
Währungsdifferenzen Vortrag	103	- 45
Zugänge aus Unternehmenserwerben	-	-
Sonstige Änderungen Konsolidierungskreis	-	1 160
Erwartete Erträge aus Planvermögen	281	184
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 1 006	- 77
Beiträge der Planteilnehmer	30	10
Beiträge des Arbeitgebers	338	1 640
Rentenzahlungen	- 53	- 39
Sonstiges**	0*	87
Stand 31.12.	4 921	5 228

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

** Die Beträge des Jahres 2008 entfallen nahezu ausschließlich auf Versorgungsverpflichtungen, für die zum 31.12.2007 erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde. Die Beträge des Jahres 2007 im Planvermögen entfielen nahezu ausschließlich auf Vermögen, das in 2007 als Planvermögen qualifiziert wurde.

Wegen nicht erfasster versicherungsmathematischer Verluste sind die bilanzierten Pensionsrückstellungen niedriger als der Barwert der Pensionsverpflichtungen:

Finanzierungsstand		
in Mio. €	2008	2007
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	1 961	1 948
Barwert fondsfinanzierter Pensionsverpflichtungen Ausland	1 712	1 603
Barwert fondsfinanzierter Pensionsverpflichtungen Deutschland	4 081	4 068
Externes Planvermögen Ausland	- 1 476	- 1 648
Externes Planvermögen Deutschland	- 3 445	- 3 580
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	- 466	- 40
Anpassung wegen Vermögenswertbegrenzung („asset ceiling“)	-	110
„Unehchte“ Vermögensüberhänge	+ 33	-
	2 400	2 461

Die Veränderung des Finanzierungsstands gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Bewertungsannahmen, insbesondere der Erhöhung des Zinssatzes.

In den Geschäftsjahren 2008 und 2007 haben sich die Pensionsrückstellungen wie folgt entwickelt:

Pensionsrückstellungen		
in Mio. €	2008	2007
Vortrag	2 461	3 814
Währungsdifferenz Vortrag	1	- 3
Änderung Konsolidierungskreis	0*	26
Gezahlte Renten	- 188	- 170
Zuführung	419	501
Dotierung von Planvermögen/Mitarbeiterwechsel	- 293	- 1 707
Endstand	2 400	2 461

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Aufwand aus der Dotierung der Pensionsrückstellung setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2008	2007
Dienstzeitaufwand	305	317
Amortisierte versicherungsmathematische Verluste	11	23
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne	0*	-
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	- 12	0*
Plankürzungen/-abgeltungen	- 4	-
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	386	338
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	- 281	- 184
Effekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung („asset ceiling“)	14	7
	419	501

* 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 betragen, bezogen auf die Pensionsverpflichtungen bzw. das Planvermögen:

Erfahrungsbedingte Anpassungen				
in Mio. €	2008	2007	2006	2005
Pensionsverpflichtungen	+ 122	+ 30	+ 7	- 140
Planvermögen	- 1 006	- 77	0*	95
Gesamt	- 1 128	- 107	- 7	+ 235

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

In der Tabelle bedeutet ein negatives Vorzeichen bei den Pensionsverpflichtungen eine Minderung der Verpflichtung und daher einen Gewinn. Ein negatives Vorzeichen beim Planvermögen bedeutet dagegen einen Verlust. In der Gesamtsumme bedeutet ein negatives Vorzeichen einen Gesamtverlust.

Im Geschäftsjahr 2009 werden voraussichtlich 826 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:

Sonstige Rückstellungen						
	31.12.2008			31.12.2007		
in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	104	25	79	143	52	91
Übrige Personalkosten	106	52	54	123	55	68
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	117	19	98	73	29	44
Umweltlastensanierung	29	23	6	27	23	4
Prozesse	83	8	75	65	34	31
Restrukturierung/Abfindungen	22	3	19	21	3	18
Festpreis Kundenverträge Technik	157	37	120	156	33	123
Überholung Operating-Lease-Flugzeuge	177	63	114	131	77	54
Meilenbonusprogramme	1 026	–	1 026	947	–	947
Gewährleistungen	26	–	26	34	–	34
Übrige Rückstellungen	317	61	256	315	43	272
Summe	2 164	291	1 873	2 035	349	1 686

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgratifikationen, aus variablen Vergütungsanteilen und sonstigen kurzfristigen Verpflichtungen. Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegen-

leistung 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 2008 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

Sonstige Rückstellungen							
in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierung	Prozesse	Restrukturierung/ Abfindungen	
Stand 01.01.2008	143	123	73	27	65	21	
Änderung Konsolidierungskreis	–	0*	–	–	0*	–	
Währungsdifferenzen	–	1	1	0*	3	0*	
Verbrauch	– 93	– 35	– 26	– 3	– 6	– 12	
Zuführung/Neubildung	53	22	93	4	24	14	
Aufzinsung	1	2	1	1	2	0*	
Auflösung	0*	– 1	– 27	–	– 5	– 1	
Umgliederungen	0*	– 6	2	–	0*	– 1	
Stand 31.12.2008	104	106	117	29	83	22	

in Mio. €	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Operating-Lease-Flugzeuge	Meilenbonusprogramme	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2008	156	131	947	34	315	2 035
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	–	–	1	1
Währungsdifferenzen	0*	12	11	0*	– 10	19
Verbrauch	– 68	– 69	– 331	– 23	– 86	– 752
Zuführung/Neubildung	68	108	399	17	148	950
Aufzinsung	3	5	–	–	2	17
Auflösung	0*	– 16	–	– 2	– 11	– 63
Umgliederungen	– 2	6	0*	0*	– 42	– 43
Stand 31.12.2008	157	177	1 026	26	317	2 164

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

Finanzierungsstand		
in Mio. €	2008	2007
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	253	282
Externes Planvermögen	– 149	– 139
	104	143

Im Jahr 2005 sind zur Insolvenzsicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im so genannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgeltes von der Arbeit freigestellt wird, 97 Mio. EUR, im Jahr 2007 weitere 39 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 zugrunde gelegt:

Annahmen			
in %	2008	2007	2006
Zinssatz	6,0	5,5	4,5
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	6	6	6

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

in Mio. €	2010	2011	2012	2013 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	9	3	3	7
Umweltlastensanierung	3	3	3	19
Restrukturierung/ Abfindungen	1	1	1	0*
Festpreis Kundenverträge Technik	37	4	–	–
Überholung Operating-Lease-Flugzeuge	37	14	6	26
Übrige Rückstellungen	32	8	2	26

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2007 waren folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

in Mio. €	2009	2010	2011	2012 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	9	7	5	12
Umweltlastensanierung	3	3	3	19
Restrukturierung/ Abfindungen	1	1	0*	1
Festpreis Kundenverträge Technik	33	3	–	–
Überholung Operating-Lease-Flugzeuge	26	23	29	25
Übrige Rückstellungen	19	15	11	73

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

39) Finanzielle Verbindlichkeiten nach Kategorien

Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2008

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	–	–	3 581
Derivative Finanzinstrumente	400	210	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	2 359
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1 318
Summe	400	210	7 258

Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2007

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	–	–	3 345
Derivative Finanzinstrumente	427	425	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	2 576
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1 438
Summe	427	425	7 359

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 31.12.2008			
in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	610	610	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	628	409	219
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	2 343	2 142	201
31.12.2008	3 581	3 161	420

Finanzschulden 31.12.2007			
in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	584	584	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	593	505	88
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	2 168	2 009	159
31.12.2007	3 345	3 098	247

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	31.12.2008		31.12.2007	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
in Mio. €				
Anleihen	610	586	584	580
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	628	626	593	602
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	2 343	2 413	2 168	2 150
	3 581	3 625	3 345	3 332

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 269 Mio. EUR (Vorjahr: 152 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2008 noch im Geschäftsjahr 2007 sind Zahlungsverpflichtungen unter den genannten Darlehensverträgen nicht bzw. nur verzögert erfüllt worden.

Die Leasingverbindlichkeiten und sonstigen Darlehen stehen ausschließlich in Zusammenhang mit den unter Erläuterung 22 geschilderten Finanzierungs-Leasingverträgen und den unter Erläuterung 19 beschriebenen Flugzeugfinanzierungen.

41) Langfristige Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	0*	–
Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	51	55
	51	55

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der finanziellen Verbindlichkeiten entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel bzw. marktüblich verzinst sind.

42) Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Erhaltene Anzahlungen	2	2
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	49	58
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	13	6
	64	66

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Buchgewinne aus Finanzierungs-Leasingtransaktionen, die gemäß SIC 27 über die Laufzeit der jeweiligen Leasingverträge erfolgswirksam aufgelöst werden.

Die Sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten mit 4 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) Materialherausgabeverpflichtungen und mit 4 Mio. EUR (Vorjahr: 3 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 14 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) enthalten.

Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren Lufthansa und weitere beteiligte Konzerngesellschaften bei den noch laufenden Programmen 2005 und 2006 auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 30 Prozent (Programm Vorstand 2006: 50 Prozent) sowie eine Outperformance-Option mit einer Laufzeit von jeweils drei (für außertarifliche Mitarbeiter) bis vier Jahren (für Führungskräfte und Vorstandsmitglieder). In Abhängigkeit von der Wertentwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index, der sich aus Aktien europäischer Wettbewerber zusammensetzt, erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung. Bei einer Outperformance von mehr als 30 Prozent ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

€ je Prozentpunkt	1 % – 10 %	11 % – 20 %	21 % – 30 %	> 30 % (Cap)
Führungskräfte	250	350	450	Max. 10 500
Vorstand*	500	700	900	Max. 21 000

* Bis 2006 Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte.

AT-Mitarbeiter erhalten für eine Outperformance zwischen 1 und 10 Prozent insgesamt 250 EUR pro Option, zwischen 11 und 20 Prozent 500 EUR, zwischen 21 und 30 Prozent 750 EUR und über 30 Prozent maximal 1.000 EUR pro Option.

Die Outperformance-Programme 2007 und 2008 sehen ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien unter Gewährung eines Abschlags von 50 Prozent für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter vor.

Die bisherige Outperformance-Option, die an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft ist, wurde um eine Performance-Option ergänzt, die an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie gebunden ist. Verbessert sich der Aktienkurs um mehr als 33 Prozent, wird eine Barzahlung fällig. Diese ist bei mehr als 49 Prozent (außertarifliche Mitarbeiter 48 Prozent) auf einen Maximalbetrag begrenzt.

Die Barzahlung aus der Outperformance-Option ist bei einer Outperformance von mehr als 20 Prozent auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Programm 2007 und 2008 Outperformance-Option

	€ je Prozentpunkt ab 1 %	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	1 000	20 000
Führungskräfte	400	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	200	1 000

Programm 2007 und 2008 Outperformance-Option

	€ je Prozentpunkt ab 33 % Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 250 je Prozentpunkt	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Prozentpunkt	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Prozentpunkt	1 000

Die Laufzeit der Programme 2007 und 2008 beträgt jeweils drei Jahre.

Alle Optionen sind jeweils im letzten Jahr der Laufzeit zu einem festgelegten Zeitpunkt ausübbar. Die (Out-) Performance-Abrechnung erfolgt in allen Programmen nach dem „Total-Shareholder-Return-Prinzip“. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Die Outperformance-Option des Jahres 2005 konnte im Geschäftsjahr 2008 nach Ablauf von drei Jahren erstmals, die Outperformance-Option des Jahres 2004 letztmals ausgeübt werden. Da die Optionen des Outperformance-Programms 2005 vollständig ausgeübt wurden, bestehen zum Jahresende 2008 keine Optionen aus den Programmen 2004 und 2005 mehr. Aus der Outperformance-Option 2004 wurden insgesamt 3 Mio. EUR ausgezahlt, die Beträge aus der Outperformance 2005, insgesamt 10 Mio. EUR, werden erst im Januar 2009 ausgezahlt.

Insgesamt hat sich im Laufe des Geschäftsjahres 2008/2007 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

	2008		2007	
	Anzahl an Optionen/Optionspaketen**	Barausgleich in Tsd. €	Anzahl an Optionen/Optionspaketen**	Barausgleich in Tsd. €
Ausstehende Optionen zum 01.01.	8 299		7 369	
Gewährte Optionen	3 249		3 172	
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	912	–	1 182	–
Ausgeübte Optionen	2 089	12 802*	1 060	718
Ausstehende Optionen zum 31.12.	8 547	12 802	8 299	718

* Davon werden 10 Mio. EUR erst im Januar 2009 ausgezahlt.

** Die Outperformance-Option sowie die Performance-Option der Programme 2007 bzw. 2008 werden als Optionspaket bezeichnet.

Zum 1. Januar 2008 haben Vorstand, Führungskräfte/Kapitäne und außertariflich angestellte Mitarbeiter im Rahmen der Programme insgesamt 1.261.566 Aktien, zum 31. Dezember 2008 insgesamt 1.821.078 Aktien gehalten.

Die beizulegenden Zeitwerte der insgesamt elf 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*		
Outperformance-Option 2006	1 000	9 772
Optionen 2007	2 000	12 747
Optionen 2008	2 000	8 805
Führungskräfte		
Outperformance-Option 2005	2 500	10 500
Outperformance-Option 2006	2 500	4 886
Optionen 2007	2 000	5 099
Optionen 2008	2 000	3 522
Außertarifliche Mitarbeiter		
Outperformance-Option 2005	1 000	1 000
Outperformance-Option 2006	1 000	529
Optionen 2007	1 000	645
Optionen 2008	1 000	446

* Bis 2006 Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte.

In die Monte-Carlo-Simulation sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 100-Tage-Durchschnittskurse (Programme 2007 und 2008: 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 Zinssatz 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.

	Outperformance-Option 2005	Outperformance-Option 2006	Outperformance-Option 2007	Optionen 2008
Referenzpreis in €				
Lufthansa	10,91	15,34	19,54	13,54
Air France-KLM	13,81	21,17	25,52	15,14
British Airways	287,5	396,46	389,77	191,45
Iberia	2,5	2,05	3,41	1,82
Alitalia	0,24	0,85	–	–
Ryanair	6,71	7,75	5,26	2,46
easyJet	280,74	441,44	586,41	326,86
Air Berlin	–	11,23	11,73	3,46

	Optionsprogramme 2005–2007	Optionen 2008
Erwartete Volatilitäten (je nach Programmaufzeit) in %		
Lufthansa	36,13	32,03
Air France/KLM	46,56	40,57
British Airways	55,45	47,99
Iberia	50,67	43,42
Alitalia	70,31	–
Ryanair	73,91	61,86
easyJet	54,70	47,77
Air Berlin	62,96	59,56
Risikoloser Zinssatz	1,98 % – 2,30 % für Eurozone, 1,75 % – 2,80 % für Großbritannien	
Fluktuation	5 %	

Der im Personalaufwand enthaltene Gesamtaufwand für Optionsprogramme betrug 7 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR).

43) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	47	130
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	34	26
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	2 278	2 420
	2 359	2 576
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	58	24
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	183	435
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1 026	924
	1 267	1 383
Summe	3 626	3 959

44) Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Erhaltene Anzahlungen	14	23
Passivischer Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen	167	61
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	30	25
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	177	180
	388	289

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält 4 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) aus für Investitionen erhaltenen Zuschüssen und Zulagen, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in Folgejahren aufgelöst werden.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten mit 163 Mio. EUR (Vorjahr: 168 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genomene Urlaubstage und Überstunden, mit 14 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (vgl. Erläuterung 42) und im Vorjahr mit 1 Mio. EUR Materialherausgabeverpflichtungen.

45) Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Veräußerungsgruppen

Die unter dieser Position zusammengefassten Beträge umfassten im Vorjahr die Rückstellungen und Verbindlichkeiten der vollkonsolidierten Gesellschaft LSG Sky Chefs España S.A., deren Anteile nach Erteilung der Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden verkauft werden.

Sonstige Erläuterungen

46) Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	861	758
Aus Gewährleistungsverträgen	901	820
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	3

In den Bürgschaften ist ein Betrag von 838 Mio. EUR (Vorjahr: 676 Mio. EUR), in den Gewährleistungen ein Betrag von 300 Mio. EUR (Vorjahr: 296 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Joint Ventures betrifft. Insgesamt 1.138 Mio. EUR (Vorjahr: 972 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.040 Mio. EUR (Vorjahr: 880 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 195 Mio. EUR (Vorjahr: 187 Mio. EUR) für Folgejahre unterbleiben.

Aus einem Beteiligungsverkauf existieren noch Kaufpreisnachbesonderungsansprüche in Höhe von maximal 3 Mio. EUR, die voraussichtlich 2009 realisiert werden. Im Berichtsjahr wurden 3 Mio. EUR realisiert.

Aus einem bereits zum Ende des Geschäftsjahres 2007 fest kontrahierten Verkauf eines Canadair Regional Jets sind im Geschäftsjahr 2008 4 Mio. EUR zugeflossen.

Darüber hinaus wurden aus dem zum Jahresende 2007 ebenfalls bereits fest kontrahierten Vertrag über den Verkauf der Anteile an der LSG Sky Chefs España S.A. 17 Mio. EUR Verkaufserlöse und 11 Mio. EUR Buchgewinne realisiert.

In der Vergangenheit ist der Gesellschaft aus sorgfaltswidrigen Handlungen des ehemaligen Managements der LSG Holding AG in Zusammenhang mit dem Abschluss eines langfristigen Cateringvertrages mit der SAS erheblicher wirtschaftlicher Schaden entstanden. Ein zwischenzeitlich abgeschlossenes Schlichtungsverfahren hatte zum Ergebnis, dass die D&O-Police für den Schadensfall unter dem ersten Layer (Deckungssumme 153 Mio. EUR) besteht. Eine abschließende Klärung des Versicherungsfalles und der Schadenshöhe mit Versicherungen, die ein Volumen von 130 Mio. EUR dieses Layers gezeichnet haben, wird durch ein

Schiedsgericht erfolgen. Die restlichen 23 Mio. EUR Deckungsschutz und weitere 102 Mio. EUR unter dem zweiten Layer werden vor den ordentlichen Gerichten erstritten. Entsprechende Klagen sind im vierten Quartal 2005 bei den Landgerichten Frankfurt und Köln eingereicht worden. Parallel werden mit den Versicherern Vergleichsverhandlungen geführt, die zum Ziel haben, das nunmehr sieben Jahre dauernde Verfahren bei gegenseitigem Nachgeben zeitnah abzuschließen.

Am 26. Januar 2009 hat die Europäische Kommission bekannt gegeben, dass sie die geplante Übernahme von SN Airholding NV, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, einer eingehenderen Prüfung unterziehen wird. Die Frist für die Untersuchung des Zusammenschlusses wurde daraufhin bis zum 10. Juni 2009 verlängert. Ursprünglich wurde von einer Entscheidung Ende Januar 2009 ausgegangen. Lufthansa rechnet dennoch mit einer Zustimmung für die geplante Transaktion.

Als Reaktion auf den drastischen Rückgang der Frachtmengen in den vorangegangenen Monaten hat Lufthansa Cargo AG ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen. So befinden sich seit dem 1. März 2.600 Mitarbeiter des Unternehmens in Kurzarbeit. Eine entsprechende Betriebsvereinbarung wurde am 12. Februar unterzeichnet. Im Rahmen dieser Maßnahme, die zunächst auf zwölf Monate begrenzt ist, kann das Produktionsvolumen flexibel um bis zu 20 Prozent reduziert werden. Bereits zu Beginn des Jahres hatte Lufthansa Cargo die Frachterkapazitäten als Reaktion auf die rückläufige Nachfrage um 10 Prozent reduziert. Darüber hinaus verfolgt das Unternehmen die Nachfrageentwicklung sehr genau und wird bei einer weiteren Verschlechterung die vorhandene Flexibilität nutzen und weitere Maßnahmen einleiten.

Am 2. Februar 2009 hat Lufthansa Italia den Liniendienst aufgenommen. Die ersten beiden Airbus A319 verbinden seitdem Mailand mit Paris und Barcelona. Anfang März folgten mit Brüssel, Budapest, Bukarest und Madrid vier weitere Destinationen. Mit dem Start des Sommerflugplans 2009 werden darüber hinaus noch Nonstop-Verbindungen nach London und Lissabon aufgenommen. Lufthansa nutzt damit die sich bietenden Chancen im interessanten norditalienischen Markt.

Mit Ablauf des Tarifvertrages zum 31. Dezember 2008 hat die Gewerkschaft UFO für die 16.000 Flugbegleiter der Lufthansa in Deutschland u.a. eine Erhöhung des Vergütungsvolumens um 15 Prozent gefordert. Das Angebotspaket der Lufthansa, das sich an dem im August 2008 mit ver.di erzielten Abschluss mit dem für das Lufthansa-Bodenpersonal orientierte, umfasst eine Erhöhung der Vergütungen, eine Ergebnisbeteiligung und konkrete Verbesserungsvorschläge zu den Arbeitsbedingungen. Dennoch hat die Gewerkschaft erste Warnstreiks durchgeführt. In der fünften Verhandlungsrunde Mitte Februar 2009 hat UFO die Verhandlungen abgebrochen und zur Urabstimmungen aufgerufen.

47) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2008 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 7,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 7,5 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- bzw. Gesellschafterdarlehens-Zusagen von 62 Mio. EUR (Vorjahr: 70 Mio. EUR). Aus Kaufverträgen und gewährten Put-Optionen bestehen Übernahmeverpflichtungen für Gesellschaftsanteile in Höhe von 0,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,2 Mrd. EUR). Der negative Marktwert der in Zusammenhang mit dem Erwerb einer Beteiligung gewährten Put-Option ist mit 312 Mio. EUR (Vorjahr: 205 Mio. EUR) unter den kurzfristigen derivativen Finanzinstrumenten passiviert.

48) Sicherungspolitik und Finanzderivate

Der Lufthansa Konzern ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreis-Änderungsrisiken 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 Nettozahler-Position. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier das britische Pfund und der japanische Yen. Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure werden in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert. Dabei liegt der durchschnittliche Sicherungsgrad bei 50 Prozent.

Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2008 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

in Mio.	USD	YEN	Brit. Pfund
Exposure (Währung)	- 6 990	124 037	712
Exposure (EUR zum Kassakurs)	- 5 023	983	748
Sicherungen (Währung)	3 348	- 58 768	- 285
Sicherungsgrad	48 %	47 %	40 %

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 Prozent bei Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10-Prozent-Schritten erhöht, so dass der Sicherungsgrad am Ende 90 Prozent entspricht. Als Sicherungsinstrumente kommen neben Termingeschäften auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz. Das Exposure für Investitionen betrug aus Sicht des Jahresendes 2008:

in Mio.	2009	2010	2011	2012	2013
Exposure Netto-Investitionen (USD)	- 2 126	- 2 531	- 1 973	- 1 241	- 309
Exposure Netto-Investitionen (EUR zum Kassakurs)	- 1 527	- 1 819	- 1 418	- 892	- 222
Sicherungen (USD)	1 821	1 927	1 509	1 063	290
Sicherungsgrad	86 %	76 %	76 %	86 %	94 %

Lufthansa verfolgt 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. Zinsänderungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden daher nur zu 15 Prozent gesichert.

Die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2008:

Exposure											
in Mio. €	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fix LH	542	415	371	338	266	193	186	179	164	114	61
Variabel LH	3 092	2 754	2 408	1 931	1 727	1 091	813	500	314	213	128
Float/Fix-Ratio	85 %	87 %	87 %	85 %	87 %	85 %	81 %	74 %	66 %	65 %	68 %

Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden dagegen grundsätzlich mittels Zins-/Währungsswaps zu 100 Prozent gesichert. Diese Sicherungsgeschäfte werden nach IAS 39 als Handelsgeschäfte behandelt.

Im Geschäftsjahr 2008 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 20,8 Prozent (Vorjahr: 17,1 Prozent). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisisikos werden in der Regel Rohölpreis-Sicherungsgeschäfte 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 im Monat sieben beträgt bis zu 85 Prozent.

Von dem beschriebenen regelbasierten Sicherungsvorgehen kann in einem durch eine Limitsystematik begrenzten Umfang abgewichen werden.

Die Treibstoffexposures betragen aus Sicht des Geschäftsjahresendes:

		2009	2010
Treibstoffbedarf	Tsd. t	8 272	8 541
Sicherungen	Tsd. t	5 203	2 223
Sicherungsgrad	%	62,9	26,0

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

in Mio. €	Absicherung von Zeitwerten		Absicherung von Cashflows	
	Marktwert 31.12.2008	Marktwert 31.12.2007	Marktwert 31.12.2008	Marktwert 31.12.2007
Zinsswaps	34	- 10	- 0*	- 0*
Bandbreitenoptionen Treibstoffpreissicherung	-	-	- 10	337
Sicherungskombinationen Treibstoffpreissicherung	-	-	- 152	216
Termingeschäfte Devisensicherung	0*	- 2	290	- 235
Bandbreitenoptionen Devisensicherung	-	-	103	- 178
Gesamt	34	- 12	231	140

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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 bzw. in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen nach derzeitigem Kenntnisstand zum Fälligkeitszeitpunkt wie folgt auswirken:

Geschäftsjahr in Mio. €	Periodenergebnis	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten*	Gesamt
2009	190	- 152	38
2010	48	- 27	21
2011	84	5	89
2012	61	15	76
2013	-	7	7
Gesamt	383	- 152	231

* Negative Vorzeichen bedeuten eine Erhöhung der Anschaffungskosten.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden aus fälligen Treibstoffpreis-Sicherungsgeschäften aus dem Eigenkapital 605 Mio. EUR in den Treibstoffaufwand mindernd gebucht, aus Devisensicherungsgeschäften 460 Mio. EUR aus dem Eigenkapital in den sonstigen betrieblichen Ertrag und 369 Mio. EUR in den sonstigen betrieblichen Aufwand und 161 Mio. EUR anschaffungskostenerhöhend auf Flugzeuge gebucht.

Darüber hinaus werden sich Zinsswaps zur Absicherung von Cashflows sukzessive über ihre jeweilige Laufzeit bis zur Endfälligkeit im Periodenergebnis wie folgt auswirken:

Endfälligkeit Geschäftsjahr in Mio. €	Marktwert 31.12.2008
2011	0*
Gesamt	0*

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung (Erläuterung 13) 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 %	–	+ 46
– 10 %	–	– 45
Währung – USD		
+ 10 %	– 16	+ 621
– 10 %	+ 10	– 500
Währung – YEN		
+ 10 %	– 9	– 38
– 10 %	+ 8	+ 31
Währung – GBP		
+ 10 %	– 0*	+ 2
– 10 %	+ 1	– 2
Zins		
– 100 Basispunkte	+ 16	+ 23
+ 100 Basispunkte	– 17	– 22

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

** Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Die obigen Werte für die Zinsrisikokomponente enthalten keine Sensitivierung für ein Schuldscheindarlehen, für das eine Value-at-Risk-Betrachtung durchgeführt wurde. Die Wertentwicklung dieses Schuldscheindarlehens ist an ein spezielles Anlagenportfolio geknüpft. Dieser Schuldschein (Vorjahr: zwei Schuldscheine) enthält eingebettete Derivate und wird zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet (Zeitwert zum 31. Dezember 2008: 106 Mio. EUR; Vorjahr: 254 Mio. EUR).

Die durchgeführte historische Value-at-Risk-Analyse zeigt, dass in 99 Prozent aller Fälle in den folgenden zehn Tagen der Wertverlust 1,1 Prozent (1 Mio. EUR) nicht überschritten hat.

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 Mrd. EUR vor. Zum 31. Dezember 2008 verfügte der Lufthansa Konzern über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,3 Mrd. EUR).

Eine Laufzeitenanalyse für die unter Erläuterung 40 aufgeführten Finanzschulden inklusive der unter Erläuterung 27 aufgeführten Zinsderivate, basierend auf undiskontierten Brutto-Zahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungsabflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2008:

in Mio. €	
Im 1. Quartal	220
Bis 1 Jahr *	358
1–5 Jahre	2 192
Später	1 394

* 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- bzw. 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 zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. 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 Reduktion des Ausfallrisikos wurden außerdem Zahlungsziele mit einzelnen Kreditkartengesellschaften in den Jahren 2007 und 2008 deutlich reduziert.

Bei erkennbaren Risiken werden angemessene Wertberichtigungen auf Forderungen gebildet.

Das maximale Kreditrisiko aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldern aus Ausleihungen und Forderungen beträgt zum 31. Dezember 2008 3.490 Mio. EUR und setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko		
in Mio. €	31.12.2008	31.12.2007
Ausleihungen	162	190
Langfristige Forderungen	313	209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	3 015	3 448
Summe	3 490	3 847

Die wertberichtigten Ausleihungen und Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	01.01.2008
Bruttowert	133
Wertberichtigung	- 121
Buchwert 01.01.2008	12

in Mio. €	31.12.2008
Bruttowert	200
Wertberichtigung	- 175
Buchwert 31.12.2008	25

Weitere 120 Mio. EUR (Vorjahr: 155 Mio. EUR) waren bereits überfällig, aber nicht abgeschrieben.

Die Altersstruktur der überfälligen Forderungen stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	
Bis zu 90 Tagen	78
Zwischen 90 und 180 Tagen	11
Älter als 180 Tage	31

Sicherheiten für wertberichtigte Forderungen bestehen in Höhe von 10 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR). Für überfällige, noch nicht wertberichtigte Forderungen bestehen keine Sicherheiten.

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. €	31.12.2008
Fremdkapitalinstrumente	2 280
Eigenkapitalinstrumente	63
Wertpapiere gesamt	2 343

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

in Mio. €	
AAA	826
AA+	52
AA	165
AA-	377
A+	255
A	177
A-	232
BBB+	98
BBB	54
Unter BBB bzw. kein Rating	44

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 2008 betrug das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind, 472 Mio. EUR, zum 31. Dezember 2007 553 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	38
AA-	181
A+	93
A	144
A-	13
Kein Rating	3

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bilanziert sind, besteht am 31. Dezember 2008 in Höhe von 66 Mio. EUR und ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen. Die Vertragspartner weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

in Mio. €	
AAA	7
AA+	2
AA	3
AA-	35
A+	2
A	16
A-	0*
BBB	1

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

49) Segmentberichterstattung

Der Lufthansa Konzern ist in fünf wesentlichen Geschäftsfeldern tätig, im Passagier-Linienluftverkehr („Passagierbeförderung“) durch die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa CityLine GmbH, die Swiss International Air Lines 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 Lufthansa Commercial Holding GmbH, die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, die Lufthansa Flight Training GmbH und weitere Beteiligungen, die das operative Geschäft des Lufthansa Konzerns ergänzen, sind als „Service- und Finanzgesellschaften“ zusammengefasst.

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.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2008

in Mio. €	Passagier- beförde- rung*	Logistik*	Technik	IT Services	Catering*	Service- und Finanzgesell- schaften*	Summe der Segmente	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	17 730	2 882	2 216	279	1 763	–	24 870		24 870
- davon Verkehrserlöse	16 853	2 767	–	–	–	–	19 620	378	19 998
Konzerninnenumsätze	663	25	1 501	378	562	–	3 129	–3 129	
Umsatzerlöse	18 393	2 907	3 717	657	2 325	–	27 999	– 3 129	24 870
Operative sonstige Erträge	1 225	101	156	52	92	465	2 091	– 161	1 930
Operative Gesamterlöse	19 618	3 008	3 873	709	2 417	465	30 090	– 3 290	26 800
Operative betriebliche Aufwendungen	18 896	2 844	3 574	669	2 347	396	28 726	– 3 280	25 446
- davon Materialaufwand	11 503	2 010	1 828	79	1 059	31	16 510	– 2 803	13 707
- davon Personalaufwand	3 215	332	1 010	232	824	95	5 708	– 6	5 702
- davon Abschreibungen (planmäßig)	938	123	84	37	59	29	1 270	5	1 275
Operatives Ergebnis	722	164	299	40	70	69	1 364	– 10	1 354
Übrige Segmenterträge	123	16	29	1	24	195	388	– 171	217
Übrige Segment- aufwendungen	7	– 4	5	2	4	236	250	– 62	188
- davon außerplanmäßige Abschreibungen	14	–	–	–	1	7	22	– 7	15
Ergebnis Equity-Bewertung	– 50	17	6	–	4	1	– 22	22	–
Segmentergebnis	788	201	329	39	94	29	1 480	– 97	1 383
Segmentvermögen	10 641	976	2 690	244	1 215	3 208	18 974	3 434	22 408
- davon aus Equity-Bewertung	76	31	117	–	59	3	286	12	298
Segmentsschulden	7 594	521	1 193	200	475	1 337	11 320	4 169	15 489
- davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	1 390	22	122	58	116	198	1 906	248	2 154
- davon aus Equity-Bewertung	–	–	1	–	3	10	14	– 14	–
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	242	15	59	12	24	3	355	–	355
Mitarbeiter zum Stichtag	48 599	4 655	19 804	3 033	30 273	1 436	107 800	–	107 800
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	48 697	4 619	19 199	3 002	31 215	1 391	108 123	–	108 123

* Vorjahreszahlen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen nur bedingt vergleichbar.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2007

in Mio. €	Passagier- beförde- rung**	Logistik**	Technik	IT Services	Catering**	Service- und Finanzgesell- schaften**	Summe der Segmente	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	15 367	2 718	2 185	281	1 869	–	22 420		22 420
- davon Verkehrserlöse	14 801	2 598	–	–	–	–	17 399	169	17 568
Konzerninnenumsätze	589	18	1 386	398	527	–	2 918	- 2 918	
Umsatzerlöse	15 956	2 736	3 571	679	2 396	–	25 338	- 2 918	22 420
Operative sonstige Erträge	912	82	168	36	82	387	1 667	- 294	1 373
Operative Gesamterlöse	16 868	2 818	3 739	715	2 478	387	27 005	- 3 212	23 793
Operative betriebliche Aufwendungen	16 042	2 682	3 446	692	2 378	334	25 574	- 3 159	22 415
- davon Materialaufwand	9 270	1 836	1 845	38	1 081	32	14 102	- 2 549	11 553
- davon Personalaufwand	2 959	334	992	243	886	89	5 503	- 5	5 498
- davon Abschreibungen (planmäßig)	822	128	83	38	57	30	1 158	2	1 160
Operatives Ergebnis	826	136	293	23	100	53	1 431	- 53	1 378
Übrige Segmenterträge	136	19	17	2	9	244	427	- 110	317
Übrige Segmentaufwen- dungen	3	0*	1	45	4	62	115	- 6	109
- davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	43	–	1	44	–	44
Ergebnis Equity-Bewertung	187	15	10	–	11	0*	223	- 223	–
Segmentergebnis	1 146	170	319	- 20	116	235	1 966	- 380	1 586
Segmentvermögen	10 064	1 209	2 397	216	1 177	3 507	18 570	3 750	22 320
- davon aus Equity-Bewertung	126	30	103	–	60	4	323	–	323
Segmentschulden	7 298	522	1 153	198	546	1 542	11 259	4 161	15 420
- davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	1 228	18	194	54	153	70	1 717	- 339	1 378
- davon aus Equity-Bewertung	58	–	–	–	–	–	58	- 58	–
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	286	27	64	12	23	4	416	–	416
Mitarbeiter zum Stichtag	47 230	4 607	18 892	3 102	30 101	1 329	105 261	–	105 261
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	43 088	4 589	18 733	3 175	29 880	1 314	100 779	–	100 779

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

** Vorjahreszahlen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen nur bedingt vergleichbar.

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 2008 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. Aus diesem Grund werden die entsprechenden Beträge in der Überleitungsspalte zum Equity-Ergebnis komplett wieder eliminiert.

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 des Geschäftsfelds Service und Finanzen enthalten auch die finanziellen Vermögenswerte und Schulden der hierin zusammengefassten Finanzgesellschaften.

31.12.2008	Passagier- beförde- rung	Logistik	Technik	IT Services	Catering	Service- und Finanzgesell- schaften	Summe der Segmente	Überleitung		Konzern
in Mio. €								Nicht zugeordnet	Konsoli- dierung	
Segmentvermögenswerte	10 565	945	2 573	244	1 156	3 205	18 688	10 066	- 6 644	22 110
At equity bewertete Finanzanlagen	76	31	117	0	59	3	286	-	12	298
Gesamtes Segmentvermögen	10 641	976	2 690	244	1 215	3 208	18 974	10 066	- 6 632	22 408
Segmentschulden	7 594	521	1 193	200	475	1 337	11 320	9 672	- 5 503	15 489

31.12.2007	Passagier- beförde- rung	Logistik	Technik	IT Services	Catering	Service- und Finanzgesell- schaften	Summe der Segmente	Überleitung		Konzern
in Mio. €								Nicht zugeordnet	Konsoli- dierung	
Segmentvermögenswerte	9 938	1 179	2 294	216	1 117	3 503	18 247	10 058	- 6 308	21 997
At equity bewertete Finanzanlagen	126	30	103	-	60	4	323	-	-	323
Gesamtes Segmentvermögen	10 064	1 209	2 397	216	1 177	3 507	18 570	10 058	- 6 308	22 320
Segmentschulden	7 298	522	1 153	198	546	1 542	11 259	7 150	- 2 989	15 420

Die Segmentinvestitionen beinhalten Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Investitionen in at equity bewertete Finanzanlagen, im Geschäftsfeld Service und Finanzen auch in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Segmentinformationen nach Regionen 2008

in Mio. €	Europa inkl. Deutschland	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse**	13 635	2 710	466	2 453	358	376	–	19 998
Andere Betriebserlöse	2 592	934	122	764	281	179	0*	4 872
Übrige Segmenterträge***	1 995	34	11	53	20	16	18	2 147
Erträge aus Equity-Bewertung	– 52	9	1	20	–	–	–	– 22
Segmentvermögen	16 800	1 304	90	579	99	102	–	18 974
- davon aus Equity-Bewertung	108	62	6	122	–	–	–	298
Segmentinvestitionen	1 869	25	1	10	–	1	–	1 906
- davon aus Equity-Bewertung	0*	1	12	1	–	–	–	14

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

** Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

*** Die übrigen Segmenterträge entsprechen den betrieblichen Erträgen des Konzerns (inkl. Erträgen aus Finanzvermögen).

Segmentinformationen nach Regionen 2007

in Mio. €	Europa inkl. Deutschland	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse**	11 953	2 439	335	2 317	228	296	–	17 568
Andere Betriebserlöse	2 566	951	108	819	285	123	0*	4 852
Übrige Segmenterträge***	1 548	51	8	45	13	10	15	1 690
Erträge aus Equity-Bewertung	190	9	0*	24	–	–	–	223
Segmentvermögen	16 418	1 354	94	540	86	78	–	18 570
- davon aus Equity-Bewertung	153	56	6	108	–	–	–	323
Segmentinvestitionen	1 678	28	1	9	–	1	–	1 717
- davon aus Equity-Bewertung	58	–	–	–	–	–	–	58

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

** Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

*** Die übrigen Segmenterträge entsprechen den betrieblichen Erträgen des Konzerns (inkl. Erträgen aus Finanzvermögen).

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, die der anderen Betriebserlöse nach dem geographischen Sitz des Kunden und die der übrigen Segmenterträge nach dem Ort der Leistungserbringung. Die aus der Equity-Bewertung resultierenden Posten werden den Regionen abhängig vom Firmensitz des Equity-Unternehmens zugeordnet.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geographischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in den Staaten der ehemaligen Sowjetunion, in der Türkei und Israel erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Spalte „Sonstiges“ enthält die Posten, die keiner Region zugeordnet werden können.

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 des Geschäftsfeldes Passagierbeförderung nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum Geschäftsfeld Passagierbeförderung im allgemeinen Teil des Geschäftsberichtes.

50) 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 bzw. 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 nahestehende Unternehmen erbrachten bzw. von nahe stehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich.

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2008	2007	2008	2007
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Airline Accounting Center Sp. z o. o.	1	1	6	4
Albatros Versicherungsdienste GmbH	7	2	46	51
Cargo Future Communications (CFC) GmbH	0*	0*	5	5
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG	9	11	8	9
DLH Fuel Company mbH	15	7	684	450
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Südafrika	1	1	9	8
Global Tele Sales Ltd., Irland	0*	1	10	13
Global Telesales of Canada, Inc.	0*	0*	6	6
GlobeGround India Private Ltd.	0*	0*	7	8
LRS Lufthansa Revenue Services GmbH	11	9	49	53
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S.	0*	0*	5	4
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH	5	5	26	27
Lufthansa Global Tele Sales GmbH	1	1	11	10
Lufthansa Service-Center Kassel GmbH	0*	1	8	8
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	4	2	15	17
Lufthansa Systems Hungaria Kft	1	2	26	20
Lufthansa Systems Network Services GmbH	1	1	50	40
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o.	0*	0*	6	6
Lufthansa Technical Training GmbH	7	8	24	22
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft.	6	6	28	27
Lufthansa Technik Logistik of America LLC	2	4	14	13
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	1	-	6	-
Lufthansa Technik Malta Limited	5	1	9	8
Lufthansa Technik Services India Private Limited	14	15	2	1
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd.	6	3	4	4
Lufthansa Technik Tulsa Corporation	3	3	6	5
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited	3	2	19	14
LZ-Catering GmbH	9	6	15	11

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2008	2007	2008	2007
Joint Venture				
Aircraft Maintenance and Engineering Corp.	4	5	12	5
Alitalia Maintenance Systems S.p.A.	11	23	11	23
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	0*	0*	7	8
FraCareServices GmbH	5	–	1	–
GlobeGround Berlin GmbH	–	0*	–	27
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd.	0*	0*	5	1
Star Alliance Services GmbH	8	9	8	7
Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH & Co oHG	11	3	132	129
Terminal One Group Association, L.P.	0*	0*	8	9
Assoziierte Unternehmen				
Airmail Center Frankfurt GmbH	0*	0*	7	6
AviationPower GmbH	0*	0*	17	14
BELAC LLC	0*	0*	9	11
British Midland plc	14	6	6	20
HEICO Aerospace Holdings Corp.	–	–	23	16
Jade Cargo International Company Limited	7	1	46	6
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd.	2	2	7	9

* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. die Ausführungen in Erläuterung 51.

51) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf S. 201 f. angegeben.

Vergütungsbericht Vorstand

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausbezahlt.
 - Die variable Vergütung richtet sich nach dem operativen Ergebnis des Lufthansa Konzerns sowie der Veränderung dieses operativen Ergebnisses im Vorjahresvergleich. Das Präsidium kann dem Vorstand in Jahren mit auf außerordentlichen exogenen Einflüssen beruhenden schwachen operativen Ergebnissen eine Ermessenstantieme zuteilen.
 - Den Vorstandsmitgliedern wird ferner die Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte ermöglicht, seit 2006 mit abweichend vom allgemeinen Führungskräfteprogramm strukturierten eigenen Parametern (Erläuterung 42).
- Für die Mitglieder des Vorstandes fielen im Einzelnen im Jahr 2008 folgende Vergütungen an:

in €	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Optionsprogrammen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges *	Gesamt
Wolfgang Mayrhuber	726 250	1 354 000	252 000	602 043	191 345	3 125 638
Stephan Gemkow	518 750	947 800	42 000	371 545	148 419	2 028 514
Stefan Lauer	518 750	947 800	105 000	342 445	164 420	2 078 415
Tatsächliche Vergütung für das Geschäftsjahr 2008	1 763 750	3 249 600	399 000	1 316 033	504 184	7 232 567

* 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 Vorstandes fielen im Einzelnen im Jahr 2007 folgende Vergütungen an:

in €	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Optionsprogrammen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges *	Gesamt
Wolfgang Mayrhuber	700 000	1 400 000	–	398 149	107 847	2 605 996
Stephan Gemkow	458 333	916 667	17 000	178 809	84 803	1 655 612
Stefan Lauer	500 000	1 000 000	34 000	186 703	104 132	1 824 835
Tatsächliche Vergütung für das Geschäftsjahr 2007	1 658 333	3 316 667	51 000	763 661	296 782	6 086 443
Überleitung auf gebuchte Vergütung:						
Aufwandsmäßige Berücksichtigung der Ermessenstantieme 2006 in 2007**		440 000				440 000
Aufwand laut GuV im Geschäftsjahr 2007	1 658 333	3 756 667	51 000	763 661	296 782	6 526 443

* 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.

** Die Ermessenstantieme wurde im März 2007 für 2006 beschlossen.

In den derzeit laufenden Optionsprogrammen werden zum 31. Dezember 2008 (2007) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien gehalten:

	Programm 2004		Programm 2005		Programm 2006		Programm 2007		Programm 2008	
	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Outperformance-Optionen	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Outperformance-Optionen	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Outperformance-Optionen	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Outperformance-Optionen	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Outperformance-Optionen
Wolfgang Mayrhuber	– (8 808)	– (24)	– (7 416)	– (24)	10 169 (10 169)	90 (90)	11 714 (11 714)	45 (45)	16 740 (–)	45 (–)
Stephan Gemkow (ab 01.06.2006)	– (–)	– (–)	– (1 236)	– (4)	6 779 (6 779)	60 (60)	7 809 (7 809)	30 (30)	11 160 (–)	30 (–)
Stefan Lauer	– (–)	– (–)	– (3 090)	– (10)	6 779 (6 779)	60 (60)	7 809 (7 809)	30 (30)	10 788 (–)	29 (–)

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen siehe Erläuterung 42.

Die auf das Jahr 2008 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 2008 betrug für Herrn Mayrhuber zum Ausgabezeitpunkt 396.225 EUR, für Herrn Gemkow 264.150 EUR und für Herrn Lauer 255.345 EUR.

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

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

Zum 31. Dezember 2008 betrug der Anspruch aus dem Versorgungsguthaben von Herrn Mayrhuber 10,0 Mio. EUR (Vorjahr: 10,6 Mio. EUR), von Herrn Gemkow 3,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR) und von Herrn Lauer 4,7 Mio. EUR (Vorjahr: 4,9 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 bzw. der vorgezogenen Altersgrenze von 60 bis 65 Jahren oder bei Invalidität) erwerben die Berechtigten ein Versorgungsguthaben in Höhe des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stands des Versorgungskontos. Dabei garantiert Lufthansa eine Mindestleistung in Höhe der bereitgestellten Beiträge. Für die Herren Gemkow und Lauer wird bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge, multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Witwe wird das Versorgungsguthaben mit Zustimmung des Unternehmens verrentet; auf Antrag des Vorstands oder von 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 2008 hierzu erworbenen Pensionsanwartschaften betrug für Herrn Mayrhuber 0,5 Mio. EUR, für Herrn Gemkow und Herrn Lauer je 0,4 Mio. EUR. Der Gesamtbetrag von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) zuzüglich der Gesamtvergütung gemäß Vergütungstabelle von 7,2 Mio. EUR (Vorjahr: 6,5 Mio. EUR) ist mit einem Betrag von 8,5 Mio. EUR (Vorjahr: 7,9 Mio. EUR) im Personalaufwand enthalten.

Herr Lauer hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 55. Lebensjahr vollendet hat bzw. die Laufzeit des bestehenden Vertrages über die Vollendung des 55. Lebensjahres hinausgeht und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch beträgt 45 Prozent der festen Jahresgrundvergütung und erhöht sich für jedes ab dem 1. Januar 2007 beginnende Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied um 3 Prozentpunkte auf maximal 60 Prozent.

Herr Gemkow hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 58. Lebensjahr vollendet hat und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch in Höhe von 30 Prozent der festen Jahresgrundvergütung entsteht, wenn Herr Gemkow mindestens fünf Jahre als ordentliches Mitglied dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG bzw. der Lufthansa Cargo AG angehört hat und vom Aufsichtsrat wiederbestellt ist. Ab diesem Zeitpunkt wächst der Anspruch pro begonnenes Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG um 3 Prozentpunkte auf maximal 60 Prozent der festen Jahresgrundvergütung.

Die Deutsche Lufthansa AG zahlt ausscheidenden Vorständen zur Kompensation des vertraglich vereinbarten zweijährigen Wettbewerbsverbots 65 Prozent der letzten Grundvergütung. Während dieser Zeit ruhen alle Versorgungsansprüche.

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

Wird der Vertrag zwischen dem Vorstandsmitglied und der Deutschen Lufthansa AG im Zusammenhang mit einem Kontrollwechsel bei der Gesellschaft beendet, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages.

Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich geregelten, zuvor beschriebenen Abfindungshöchstgrenze nicht übersteigen.

Die laufenden Zahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 3,2 Mio. EUR (3,4 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvorgünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 36,9 Mio. EUR (39,7 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter Erläuterung 38 enthalten.

Vergütungsbericht Aufsichtsrat

Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält im Geschäftsjahr 2008 Aufwand für feste Vergütungen für die Aufsichtsratsstätigkeit bei der Deutschen Lufthansa AG in Höhe von 522 TEUR (Vorjahr: 514 TEUR). Darüber hinaus fallen variable Vergütungen von 1.174 TEUR (Vorjahr: 2.572 TEUR) an. Die variablen Vergütungen sind abhängig von der gezahlten Dividende für das Geschäftsjahr. Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der Tabelle auf S. 198 aufgelisteten Beträge.

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 109 TEUR (Vorjahr: 89 TEUR) an. Diese Beträge schließen diejenigen Beförderungsvorgünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergaben.

Außerdem wurden im Jahr 2008 an Herrn Dr. Schlede für seine Beratungsleistung in Zusammenhang mit der Integration der Swiss International Air Lines AG in den Lufthansa Konzern wie im Vorjahr insgesamt 32 TEUR gezahlt.

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 39 TEUR (Vorjahr: 43 TEUR) vergütet.

in €	2008				2007			
	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	60 000	15 000	168 750	243 750	60 000	15 000	375 000	450 000
Frank Bsirske, stellvertretender Vorsitzender	30 000	5 000	78 750	113 750	30 000	5 000	175 000	210 000
Jacques Aigrain (ab 03.07.2007)	20 000	–	45 000	65 000	10 000	–	50 000	60 000
John Allan (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Dr. Clemens Börsig (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Dr. Werner Brandt (ab 29.04.2008)	13 470	3 368	37 884	54 722	–	–	–	–
Bernd Buresch (ab 29.04.2008)	13 470	3 368	37 884	54 722	–	–	–	–
Manfred Calsow (bis 29.04.2008)	6 530	1 632	18 366	26 528	20 000	5 000	125 000	150 000
Jörg Cebulla (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Dr. Gerhard Cromme (bis 30.06.2007)	–	–	–	–	10 000	–	50 000	60 000
Michael Diekmann (bis 29.04.2008)	6 530	1 632	18 366	26 528	20 000	5 000	125 000	150 000
Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert	20 000	3 368	52 577	75 945	20 000	–	100 000	120 000
Robert Haller (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Dr. Jürgen Hambrecht (ab 29.04.2008)	13 470	3 368	37 884	54 722	–	–	–	–
Ulrich Hartmann	20 000	10 000	67 500	97 500	–	10 000	150 000	180 000
Dominique Hiekel (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	20 000	–	–	–
Steffen Kühnert (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Dr. Otto Graf Lambsdorff (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Dr. Nicola Leibinger-Kammüller (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Eckhard Lieb (ab 29.04.2008)	13 470	3 368	37 884	54 722	–	–	–	–
Wolf Liebetrau (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Simon Reimann (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Willi Rörig (bis 29.04.2008)	6 530	1 632	18 366	26 528	20 000	1 425	107 125	128 550
Dr. Klaus G. Schlede	20 000	15 000	78 750	113 750	20 000	15 000	175 000	210 000
Werner Schmidt (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Thomas von Sturm (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Mirco A. Vorwerk (bis 31.07.2007)	–	–	–	–	11 667	2 917	72 916	87 500
Dr. Herbert Walter (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Patricia Windaus (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Dr. Hans-Dietrich Winkhaus (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Matthias Wissmann (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Sabine Wolbold (ab 01.08.2007 bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	8 333	–	41 667	50 000
Dr. Michael Wollstadt	20 000	5 000	56 250	81 250	20 000	5 000	125 000	150 000
Stefan Ziegler (ab 29.04.2008)	13 470	–	30 308	43 778	–	–	–	–
Dr. Klaus Zumwinkel (bis 29.04.2008)	6 530	–	14 693	21 223	20 000	–	100 000	120 000
Gesamt	450 000	71 736	1 173 904	1 695 640	450 000	64 342	2 571 708	3 086 050

52) 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 zugänglich gemacht.

53) 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. €	2008	2007
Abschlussprüfung	3,0	2,9
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,7	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,5	0,4
Sonstige Leistungen	0,9	0,6
Gesamt	5,1	4,1

Im Ausland wurden zusätzlich mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbundes folgende Honorare als Aufwand erfasst:

in Mio. €	2008	2007
Abschlussprüfung	1,8	1,6
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,3	0,1
Steuerberatungsleistungen	0,4	0,8
Sonstige Leistungen	0,1	0,1
Gesamt	2,6	2,6

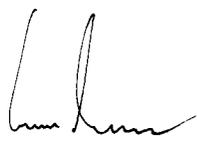
Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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 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 3. März 2009

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

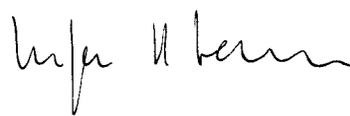
Der Vorstand



Wolfgang Mayrhober
Vorstandsvorsitzender



Stephan Gemkow
Mitglied des Vorstands
Finanzen



Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Aviation Services und
Human Resources

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben. Ergänzend wurden wir beauftragt zu beurteilen, ob der Konzernabschluss auch den IFRS insgesamt entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über

das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den IFRS insgesamt und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 3. März 2009

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Norbert Vogelpoth
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

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
Arbeitnehmersvertreter
Stellvertretender Vorsitzender

Jacques Aigrain

Präsident der Geschäftsleitung
Schweizerische Rückversicherungs-Gesellschaft
bis 12. Februar 2009

John Allan

Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Dr. Clemens Börsig

Vorsitzender des Aufsichtsrats Deutsche Bank AG
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Werner Brandt

Mitglied des Vorstands SAP AG
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Bernd Buresch

Koordinator Enterprise Operation Center
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Manfred Calsow

Betriebswirt
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Jörg Cebulla

Flugkapitän und Mitglied der Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Michael Diekmann

Vorsitzender des Vorstands Allianz SE
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmersvertreter

Robert Haller

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Jürgen Hambrecht

Vorsitzender des Vorstands
BASF SE (AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Ulrich Hartmann

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON AG

Dominique Hiekel

Purser
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

Geschäftsführende Gesellschafterin und Vorsitzende
der Geschäftsführung TRUMPF GmbH + Co. KG
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Steffen Kühhirt

Gewerkschaftssekretär ver.di
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Otto Graf Lambsdorff

Rechtsanwalt und Ehrenpräsident
Deutsche Schutzvereinigung für
Wertpapierbesitz e. V.
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Eckhard Lieb

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Wolf Liebetrau

Flight Manager
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied vom 29. April 2008
bis 31. Dezember 2008)

Simon Reimann

Flugbegleiter und Mitglied der
Gewerkschaft UFO
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Willi Rörig

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Marlies Rose

Flight Manager
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied ab 1. Januar 2009)

Dr. Klaus G. Schlede

Ehemaliger stellvertretender
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG

Werner Schmidt

Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands
Bayerische Landesbank
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Thomas von Sturm

Flugkapitän
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Herbert Walter

Vorsitzender des Vorstands
Dresdner Bank AG bis 19. Januar 2009 und Mitglied
des Vorstands Allianz SE bis 12. Januar 2009
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Patricia Windaus

Flugbegleiterin
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

Ehemaliges Mitglied des
Gesellschafterausschusses Henkel KGaA
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der
Automobilindustrie (VDA)
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Sabine Wolbold

Purser und Mitglied der Gewerkschaft UFO
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Michael Wollstadt

Leiter IT-Entwicklung Netzmanagement
Arbeitnehmersvertreter

Stefan Ziegler

Flugkapitän
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Dr. Klaus Zumwinkel

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
Deutsche Post AG
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Vorstand

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands

Stephan Gemkow

Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Stefan Lauer

Mitglied des Vorstands
Ressort Aviation Services und Human Resources

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Präsidium

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber (Vorsitzender)
Frank Bsirske (stellv. Vorsitz)
Bernd Buresch (ab 29. April 2008)
Michael Diekmann (bis 29. April 2008)
Dr. Jürgen Hambrecht (ab 29. April 2008)
Willi Rörig (bis 29. April 2008)

3 Sitzungen im Jahr 2008

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 (z. B. 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 Stimmgleichheit gibt die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden den Ausschlag.

Prüfungsausschuss

Dr. Klaus G. Schlede (Vorsitzender)
Dr. Werner Brandt (ab 29. April 2008)
Manfred Calsow (bis 29. April 2008)
Jürgen Erwert (ab 29. April 2008)
Ulrich Hartmann
Eckhard Lieb (ab 29. April 2008)
Dr. Michael Wollstadt

2 Sitzungen im Jahr 2008

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen paritätisch besetzten Prüfungsausschuss gewählt, dessen Mitgliederzahl ab 29. April 2008 von vier auf sechs erhöht worden ist. 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. Der Prüfungsausschuss hat die Aufgabe, nach Zuweisung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden insbesondere Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements und 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

Ulrich Hartmann
Dr. Klaus G. Schlede
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber

2 Sitzungen im Jahr 2008

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.

Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber (Vorsitzender)
Frank Bsirske (stellv. Vorsitz)
Michael Diekmann (bis 29. April 2008)
Dr. Jürgen Hambrecht (ab 29. April 2008)
Dominique Hiekel (ab 29. April 2008)
Willi Rörig (bis 29. April 2008)

Keine Sitzung im Jahr 2008

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 2008

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber

- a) Allianz Lebensversicherungs-AG
Bayer AG
Deutsche Post AG (AR-Vorsitz)
(bis 31. Dezember 2008)
Voith AG
Willy Bogner GmbH & Co. KGaA
- b) LP Holding GmbH (AR-Vorsitz)
Tetra Laval Group

Frank Bsirske

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

Jacques Aigrain

- b) Swiss International Air Lines AG
SWISS Re America Holding Corporation*
SWISS Re Life & Health America Holding
Company*
SWISS Re Life & Health America Inc.*
SWISS Reinsurance America Corporation*
SWISS Re Financial Services Corporation*
SWISS Re Management (Luxemburg) S.A.*

John Allan

- a) Deutsche Postbank AG
- b) ISS Holding A/S
ISS Equity A/S
ISS A/S
National Grid plc

Dr. Clemens Börsig

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) Bayer AG
Daimler AG
Deutsche Bank AG (AR-Vorsitz)
Linde AG

Dr. Werner Brandt

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

Bernd Buresch

- a) Lufthansa Systems AG

Michael Diekmann

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) Allianz Deutschland AG* (AR-Vorsitz)
Allianz Global Investors AG* (AR-Vorsitz)
BASF SE
Dresdner Bank AG* (AR-Vorsitz)
Linde AG (stellv. AR-Vorsitz)
Siemens AG
 - b) Assurances Générales de France*
(Vizepräsident)
Allianz S.p.A.* (Vizepräsident)

Robert Haller

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

Dr. Jürgen Hambrecht

- a) Daimler AG

Ulrich Hartmann

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

Steffen Kühnert

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) LSG Sky Chefs Deutschland GmbH
(stellv. AR-Vorsitz)

Dr. Otto Graf Lambsdorff

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) HSBC Trinkaus & Burkhardt AG
IVECO Magirus AG (AR-Vorsitz)

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

- a) Claas KGaA mbH
Siemens AG
Voith AG

Willi Rörig

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) Lufthansa Cargo AG (stellv. AR-Vorsitz)

Dr. Klaus G. Schlede

- b) Swiss International Air Lines AG

Werner Schmidt

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) Drees & Sommer AG (stellv. AR-Vorsitz)
Herrenknecht AG (stellv. AR-Vorsitz)
Wieland-Werke AG

Dr. Herbert Walter

- a) Deutsche Börse AG
E.ON Ruhrgas AG
- b) Banco BPI S.A.
Banco Popular Espaniol S.A.

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) ERGO-Versicherungsgruppe AG

Matthias Wissmann

- a) Seeburger AG (stellv. Vorsitz)

Dr. Klaus Zumwinkel

- (Stand bei Ausscheiden aus dem LH-Aufsichtsrat am 29. April 2008)
- a) Arcandor AG

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Wolfgang Mayrhuber

- a) BMW AG
Eurowings Luftverkehrs AG*
(bis 31. Dezember 2008)
Fraport AG
Lufthansa Technik AG*
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- b) HEICO Corp.
Swiss International Air Lines AG*

Stephan Gemkow

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

Stefan Lauer

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Flight Training GmbH* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Systems AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG* (AR-Vorsitz)
Pensions-Sicherungs-Verein VVaG (Aufsichtsrat)
- b) AMECO Corp. (stellv. Vorsitz Board of Directors)
ESMT European School of Management and
Technology GmbH
Sun Express Günes Ekspres Havacilik A.S.
(stellv. Vorsitz Board of Directors)
Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten.

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

* Konzernmandat.

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2008

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagierbeförderung			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	
Eurowings Luftverkehrs AG, Nürnberg	100,00	100,00*	
Germanwings GmbH, Dortmund	100,00	100,00*	
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG, Grünwald	100,00	83,33	
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 7 oHG, Grünwald	100,00	66,67	
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Dortmund	100,00	100,00*	
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Alfa oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Bravo oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Charlie oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Delta oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Echo oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Golf oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Hotel oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Quebec oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Romeo oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Sierra oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Tango oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Uniform oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Victor oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Yankee oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Lima oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Mike oHG, Grünwald	100,00	66,67	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians STJ 3012, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Holding Ltd., St. Julians STJ 3012, 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	
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss Aviation Training Ltd., Basel, 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	
Geschäftsfeld Logistik			
cargo counts GmbH, Hattersheim	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	67,00	67,00	
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald	100,00	66,67	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
AirLiance Materials LLC, Wilmington, USA	50,21	50,21	
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Condor/Cargo Technik GmbH, Frankfurt am Main	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	
Hawker Pacific Aerospace Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00	SPE
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Aircraft Services Ireland Limited, Shannon, Irland	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 Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Wilmington, 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 Catering			
41/42 Bartlett (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Aerococina S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	51,00	51,00	
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., Mexico City, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama S.A., Panama City, 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	
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, Hongkong	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., Taipeh, Taiwan	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeicoes, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Richmond, Kanada	70,00	70,00	
Comercializadora de Servicios Limitada, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
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	
Feenagh Investments (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering Services Limited, Daressalaam, Tansania	61,99	61,99	
In-flight Management Solutions GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Inversiones Turisticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama City, Panama	100,00	100,00	
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Catering China Ltd., Hongkong, Hongkong	100,00	100,00	

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2008 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, Hongkong	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, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, Hongkong	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, Hongkong	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, Hongkong	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 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 Australasia Pty Limited, Sydney, Australien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Birmingham Ltd., Feltham, Großbritannien	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 Danmark A/S, Kastrup, Dänemark	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Deutschland GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	
LSG Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Horley, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs/GCC Ltd., Feltham, Großbritannien	50,00	50,00	
LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S., Sefaköy-Istanbul, Türkei	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, Hongkong	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00**	
LSG Sky Chefs Korea Co Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	80,00	
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, 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 Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Rümlang, Schweiz	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs S.p.A., Case Nuove di Somma Lombardo, Italien	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 (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	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	
Orderich Company Ltd., Hongkong, Hongkong	100,00	100,00	
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	
Sky Chefs de Mexico, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	51,00	51,00	
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama City, Panama	100,00	100,00	
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	75,00	75,00	
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	55,00	55,00	
Geschäftsfeld IT Services			
Lufthansa Systems Aeronautics GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Airline Services GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00	
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 Berlin GmbH, Berlin	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Infratec GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Passenger Services GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00	
Service- und Finanzgesellschaften			
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AirPlus International, Inc., Springfield, USA	100,00	100,00	
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00	
AirPlus International S.r.l., Rom, Italien	100,00	100,00	
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	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 Malta Finance Ltd., St. Julians STJ 3012, Malta	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
Société d'investissement à capital variable – Fond d'investissement spécialisé, Luxemburg, Luxemburg			
TGV LH Strategy, Düsseldorf	100,00	100,00	SPE

SPE: konsolidierte Zweckgesellschaft (Special Purpose Entity).

* 50,91 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

** 51,99 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

Wesentliche Joint Ventures zum 31.12.2008*

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagierbeförderung			
CityLine Avro Simulator und Training GmbH Berlin, Berlin	50,00	50,00	
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Global Logistics System Europe Company for Cargo Information Services GmbH, Frankfurt am Main	46,85	42,86	
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	
Alitalia Maintenance Systems S.p.A., Rom, Italien	40,00	40,00	
Geschäftsfeld Catering			
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd., Lanzhou, China	49,00	40,00	
Service- und Finanzgesellschaften			
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	33,33	33,33	
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25,00	25,00	

* Einbeziehung at equity.

Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2008*

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagierbeförderung			
Alpar Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Belp, Schweiz	17,00	17,00	
British Midland plc, Donington Hall, Großbritannien	30,00	30,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Jade Cargo International Company Limited, Shenzhen, China	25,00	28,57	
time:matters Holding GmbH, Düsseldorf	49,00	49,00	
Geschäftsfeld Technik			
BELAC LLC, Florida 34677, USA	21,05	21,05	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida 33021, USA	20,00	20,00	
Geschäftsfeld Catering			
CateringPor – Catering de Portugal, S.A., Lissabon, Portugal	49,00	49,00	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, Hongkong	45,00	45,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, Hongkong	45,00	45,00	
Inflight Service Production Sweden AB, Sigtuna, Schweden	25,00	25,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49,00	49,00	
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, Hongkong	38,12	38,12	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co Ltd., Nanjing, China	40,00	40,00	
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, Russland	49,00	49,00	

* Einbeziehung at equity.

Zehn-Jahres-Übersicht

		2008	2007	2006
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern				
Umsatz	Mio. €	24 870	22 420	19 849
Ergebnis				
Operatives Ergebnis	Mio. €	1 354	1 378	845
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ¹⁾	Mio. €	1 383	1 586	1 078
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾⁹⁾	Mio. €	804	2 125	1 129
Ertragsteuern ⁹⁾	Mio. €	195	365	232
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	599	1 655	803
Wesentliche Aufwandspositionen				
Personalaufwand	Mio. €	5 692	5 498	5 029
Gebühren	Mio. €	3 499	3 174	2 824
Treibstoff	Mio. €	5 377	3 860	3 355
Abschreibungen	Mio. €	1 289	1 204	1 051
Zinssaldo	Mio. €	- 172	- 194	- 254
Bilanz Lufthansa Konzern				
Vermögensstruktur				
Langfristiges Vermögen ⁴⁾	Mio. €	14 975	14 076	12 969
Kurzfristiges Vermögen ⁴⁾	Mio. €	7 433	8 244	6 492
- davon flüssige Mittel	Mio. €	3 278	3 607	2 538
Kapitalstruktur				
Eigenkapital ²⁾	Mio. €	6 919	6 900	4 903
- davon gezeichnetes Kapital ³⁾	Mio. €	1 172	1 172	1 172
- davon Rücklagen	Mio. €	5 085	4 018	2 648
- davon Konzerngewinn/-verlust	Mio. €	599	1 655	803
- davon Minderheitenanteile	Mio. €	63	55	280
Fremdkapital	Mio. €	15 489	15 420	14 558
- davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	2 400	2 461	3 814
- davon Finanzschulden	Mio. €	3 581	3 345	2 956
Bilanzsumme	Mio. €	22 408	22 320	19 461
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern				
Investitionen	Mio. €	2 152	1 737	1 929
- davon Sachanlagen	Mio. €	1 798	1 621	1 380
- davon Finanzanlagen	Mio. €	354	116	549
Operativer Cashflow	Mio. €	2 473	2 862	2 105
Free Cashflow	Mio. €	612	2 688	584
Kreditverschuldung				
- Brutto	Mio. €	3 639	3 369	2 971
- Netto ⁸⁾	Mio. €	- 125	- 768	- 101
Deutsche Lufthansa AG				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	276	1 123	523
Verlustvortrag	Mio. €	-	-	-
Rücklagenzuführung/-entnahme	Mio. €	44	- 551	- 202
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	320	572	321
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	0,70	1,25	0,70

2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999*
18 065	16 965	15 957	16 971	16 690	15 200	12 795
577	383	36	718	28	1 042	723
719	954	- 176	1 544	- 378	1 456	983
875	541	- 814	904	- 807	1 189	974
263	133	164	182	- 202	503	334
453	404	- 984	717	- 633	689	630
4 853	4 813	4 612	4 660	4 481	3 625	3 232
2 543	2 542	2 290	2 239	2 311	2 250	2 095
2 662	1 819	1 352	1 347	1 621	1 499	908
1 398	1 112	1 930	1 243	1 714	1 022	933
- 248	- 331	- 341	- 415	- 398	- 256	- 219
12 318	11 543	10 885	12 103	13 244	11 082	9 672
6 954	6 527	5 847	7 034	4 962	3 728	3 215
3 598	3 788	2 721	3 638	1 182	970	778
4 522	4 014	2 696	4 172	3 528	4 165	3 733
1 172	1 172	977	977	977	977	977
2 707	2 398	2 660	2 431	3 154	2 448	2 084
453	404	- 984	717	- 633	689	630
190	40	43	47	30	51	42
14 750	14 056	14 036	14 965	14 678	10 645	9 154
4 022	4 132	4 327	4 020	3 701	3 354	2 993
3 563	3 306	3 240	4 713	4 446	2 408	2 300
19 272	18 070	16 732	19 137	18 206	14 810	12 887
1 829	1 783	1 155	880	2 979	2 446	1 938
1 221	1 647	992	646	2 549	1 769	1 338
608	136	163	234	430	677	600
1 956	1 881	1 581	2 312	1 736	2 140	809
815	1 061	1 024	2 813	- 796	444	- 433
3 605	3 370	3 312	4 771	4 995	2 444	2 320
- 143	- 418	591	1 133	3 812	1 475	1 542
455	265	- 1 223	1 111	- 797	445	402
-	-	-	- 797	-	-	-
- 226	- 128	1 223	- 85	-	- 216	- 188
229	137	-	229	-	229	215
0,50	0,30	-	0,60	-	0,60	0,56

Zehn-Jahres-Übersicht (Fortsetzung)

		2008	2007	2006
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern				
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern ^{1) 9)} /Umsatz)	%	3,2	9,5	5,7
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern ^{1) 9)} plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	5,3	11,2	8,2
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Steuern/Eigenkapital ²⁾)	%	8,8	25,5	18,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern ^{1) 9)} /Eigenkapital ²⁾)	%	11,6	30,8	23,0
Eigenkapitalquote (Eigenkapital ²⁾ /Bilanzsumme)	%	30,9	30,9	25,2
Gearing ⁷⁾ (Netto-Kreditverschuldung plus bilanzierter Pensionsverpflichtungen/ Eigenkapital ²⁾)	%	32,9	24,5	75,7
Verschuldungsgrad (Netto-Kreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	- 0,6	- 3,4	- 0,5
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	114,9	164,8	109,1
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Kreditverschuldung/Cashflow)	%	- 5,1	- 26,8	- 4,8
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	9,9	12,8	10,6
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte ./. kurzfristiges Fremdkapital) ⁴⁾	Mrd. €	- 1,2	0,0	- 0,2
Personalkennziffern				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		108 123	100 779	93 541
Umsatz/Mitarbeiter	€	230 016	222 467	212 196
Personalaufwand/Umsatz	%	22,9	24,5	25,3
Leistungsdaten Lufthansa Konzern ⁹⁾				
Angebotene Tonnenkilometer	Mio.	34 960,2	30 339,3	26 666,8
Verkaufte Tonnenkilometer	Mio.	24 992,2	22 612,8 ¹⁰⁾	19 215,7
Nutzladefaktor	%	71,5	74,5 ¹⁰⁾	72,1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	195 430,8	169 108,4	146 719,6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	154 155,5	135 011,3 ¹⁰⁾	110 329,5
Sitzladefaktor	%	78,9	79,8 ¹⁰⁾	75,2
Fluggäste	Mio.	70,5	62,9	53,4
Zahlgast-Tonnenkilometer	Mio.	15 462,1	13 569,4	11 112,3
Fracht/Post	t	1 918 500	1 910 846	1 758 968
Fracht/Post-Tonnenkilometer	Mio.	9530,0	9 043,4	8 103,4
Flüge ⁶⁾		830 819	749 431	664 382
Flugkilometer	Mio.	1 124,6	979,3	794,6
Blockstunden		1 855 842	1 629 416	1 341 810
Verkehrsflugzeuge		524	513	430

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 in 2004 um 195.379.200 EUR (76.320.000 Aktien).

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 2000 werden nur noch „echte Flüge“ ausgewiesen. Da die unter LH-Flugnummer durchgeführten Bodentransporte von Lufthansa Cargo entfallen, sinkt die Zahl der Flüge beträchtlich.

⁷⁾ Ab 2004 Netto-Kreditverschuldung zzgl. bilanzierter Pensionsverpflichtungen; Vorjahre vergleichbar gerechnet.

⁸⁾ Ab 2005 inkl. langfristiger, jederzeit liquidierbarer Wertpapiere.

⁹⁾ Inkl. des aufgegebenen Geschäftsfelds Touristik.

¹⁰⁾ Seit dem 1. Januar 2008 werden im Lufthansa Konzern die Zahlgastwerte nach ICAO Standard ermittelt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999*
4,8	3,2	-5,1	5,3	-4,8	7,8	7,6
7,0	5,8	-1,7	7,6	-1,7	10,5	10,0
13,5	10,2	-36,3	17,3	-17,1	16,5	17,1
19,3	13,5	-30,2	21,7	-22,9	28,5	26,1
23,5	22,2	16,1	21,8	19,4	28,1	29,0
85,8	92,5	182,4	123,5	213,0	115,9	121,5
-0,7	-2,3	3,5	5,9	20,9	10,0	12,0
106,9	105,5	136,9	262,7	58,3	87,5	41,8
-7,3	-22,2	37,4	49,0	219,6	68,9	190,6
10,8	11,1	9,9	13,6	10,4	14,1	6,3
0,0	0,9	-0,3	-0,4	-1,5	-1,0	-1,1
90 811	92 743	94 798	94 135	87 975	69 523	66 207
198 930	182 925	168 326	180 284	189 713	218 633	193 258
26,9	28,4	28,9	27,5	26,8	23,8	25,3
26 485,6	25 950,3	23 237,3	22 755,6	23 941,3	23 562,8	21 838,8
18 726,6	18 445,0	16 226,5	16 080,8	16 186,9	16 918,0	15 529,1
70,7	71,1	69,8	70,7	67,6	71,8	71,1
144 181,9	140 647,7	124 026,6	119 876,9	126 400,4	123 800,8	116 383,3
108 184,5	104 063,7	90 708,2	88 570,0	90 388,5	92 160,4	84 443,1
75,0	74,0	73,1	73,9	71,5	74,4	72,6
51,3	50,9	45,4	43,9	45,7	47,0	43,8
10 897,5	10 484,0	9 137,9	8 922,8	9 105,4	9 251,9	8 458,3
1 735 771	1 752 900	1 580 430	1 624 983	1 655 870	1 801 817	1 745 306
7 829,1	7 961,0	7 088,6	7 158,0	7 081,5	7 666,1	7 070,7
653 980	647 785	543 549	517 922	540 674	550 998	655 589
794,1	798,7	703,6	668,1	687,9	678,0	668,7
1 340 948	1 351 932	1 172 034	1 112 062	1 157 982	1 154 442	1 092 893
432	377	382	344	345	331	306

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“).

Budget/No-Frills Mit „Budget/No-Frills“ bezeichnet man Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Preisen, jedoch ohne jeden Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, bspw. Flughafen Hahn.

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 bzw. 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.

Nutzladefaktor/Sitzladefaktor 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.

Passagierbeförderung Das Geschäftsfeld Passagierbeförderung umfasst die in den Jahres-/Zwischenabschlüssen konsolidierten Passage-Fluggesellschaften Lufthansa, Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sowie ab 31. Dezember 2005 die Eurowings-Gruppe (inkl. Germanwings) und ab 1. Juli 2007 die SWISS-Gruppe. Die veröffentlichten Verkehrszahlen umfassen die Leistungsdaten der Lufthansa Passage Airlines – das sind Lufthansa sowie die unter „Lufthansa Regional“ kooperierenden Fluggesellschaften Air Dolomiti, Augsburg Airways, CityLine, Contact Air, Eurowings und SWISS.

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.

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, S. 133).

Compliance Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

CVA (Cash Value Added) ist die 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 Kapitel Wertorientierte Steuerung, S. 41 f.)

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 Aktien-Schlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

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.

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.

Free Cashflow Finanzkennzahl. Zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Netto-Zahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem operativen Cashflow.

Gearing Finanzkennzahl. Sie zeigt das Verhältnis der Summe Netto-Kreditverschuldung und Pensionsrückstellungen zum Eigenkapital.

Innenfinanzierungsquote Finanzkennzahl. Sie gibt an, bis zu welcher Quote die Investitionen aus dem Cashflow finanziert werden konnten.

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 Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen, deren Finanzierung überwiegend über Pensionsrückstellungen erfolgt. Lufthansa hat 2004 mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung künftiger Rentenzahlungen begonnen. Ziel ist die vollständige Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen innerhalb von zehn bis 15 Jahren. Die bisher in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellungen wurden um den Wert des Trustvermögens zum Stichtag gekürzt. Es ist geplant, den Trust jährlich mit durchschnittlich 565 Mio. EUR zu dotieren.

Netto-Kreditverschuldung/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, Rückstellungsaufösungen, Kursgewinne und -verluste aus Stichtagsbewertungen langfristiger Finanzschulden und sonstige aperiodische Erträge und Aufwendungen (aperiodische Posten), vgl. S. 55.

Put-Option Verkaufsoption bzw. der dieser zugrunde liegende Vertrag, durch den der Käufer der Option das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis (Basispreis) zu verkaufen.

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 ausgezahlte 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.

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

Frank Hülsmann (Ltg.)
Johannes Hildenbrock
Anna-Maria Wehenkel

Deutsche Lufthansa AG, Investor Relations

Fotos

Deutsche Lufthansa AG
Martin Jehnichen, Leipzig

Konzept, Design und Umsetzung

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

Broermann Offset-Druck, Troisdorf

Printed in Germany
ISSN 1616-0231

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



Kontakt

Frank Hülsmann

Leiter Investor Relations
+49 69 696–28001

Sebastian Steffen

+49 69 696–28010

Jobst Honig

+49 69 696–28011

Gregor Schleussner

+49 69 696–28012

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

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

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



Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2008 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Lufthansa Konzerns und seiner Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informativem Zweck 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.

Finanztermine 2009/2010

2009

- 11. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2008
- 24. April** Hauptversammlung Köln
- 30. April** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2009
- 30. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2009
- 29. Okt.** Presse- und Analystenkonferenz zum Zwischenbericht Januar–September 2009

2010

- 11. März** Bilanz-Pressekonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2009
- 27. April** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Quartal 2010
- 29. April** Hauptversammlung Berlin
- 29. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2010
- 28. Okt.** Presse- und Analystenkonferenz zum Zwischenbericht Januar–September 2010

www.lufthansa.com
www.lufthansa.com/investor-relations
www.lufthansa.com/verantwortung

