



STRIVING FOR EXCELLENCE

Geschäftsbericht 2018



LUFTHANSA GROUP

Die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern. Sie setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen.

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP¹⁾

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	35.844	35.579	1 ²⁾
davon Verkehrserlöse	Mio. €	28.103	28.399	- 1 ³⁾
Operative Aufwendungen	Mio. €	35.466	35.355	0 ⁴⁾
Adjusted EBITDA	Mio. €	5.016	5.009	0
Adjusted EBIT	Mio. €	2.836	2.969	- 4
EBIT	Mio. €	2.974	3.297	- 10
Konzernergebnis	Mio. €	2.163	2.340	- 8
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	38.213	35.778	7
Eigenkapitalquote	%	25,1	25,5	- 0,4 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	3.489	2.884	21
Pensionsrückstellungen	Mio. €	5.865	5.116	15
Operativer Cashflow	Mio. €	4.109	5.368	- 23
Investitionen (brutto) ⁵⁾	Mio. €	3.757	3.474	8
Free Cashflow	Mio. €	250	2.117	- 88
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Adjusted EBITDA-Marge	%	14,0	14,1	- 0,1 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	7,9	8,3	- 0,4 P.
EBIT-Marge	%	8,3	9,3	- 1,0 P.
ROCE	%	11,1	13,2	- 2,1 P.
Adjusted ROCE	%	10,6	11,9	- 1,3 P.
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	19,70	30,72	- 36
Ergebnis pro Aktie	€	4,58	4,98	- 8
Dividendenvorschlag	€	0,80	0,80	0
Leistungsdaten⁶⁾				
Flüge	Anzahl	1.228.920	1.128.745	9
Fluggäste	Tsd.	142.335	129.345	10
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	349.489	322.875	8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	284.561	261.149	9
Sitzladefaktor	%	81,4	80,9	0,5 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	16.431	15.754	4
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.907	10.819	1
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,4	68,7	- 2,3 P.
Mitarbeiter				
Mitarbeiter zum Stichtag	Anzahl	135.534	129.424	5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	134.330	128.856	4

¹⁾ Die hier und im weiteren Bericht dargestellten Kennzahlen für 2017 und 2018 enthalten Effekte aus der Erstanwendung neuer Rechnungslegungsstandards und weiteren Veränderungen in der Rechnungslegung. Details dazu sind auf [S. 29 f.](#) des vorliegenden Geschäftsberichts erläutert. Im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ ([S. 29 ff.](#)) sind wesentliche Kennzahlen und deren Entwicklung zusätzlich ohne diese Effekte dargestellt, um den Vergleich mit der Finanzberichterstattung des Vorjahres zu erleichtern.

²⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 6%.

³⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 7%.

⁴⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 7%.

⁵⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

⁶⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfelder

NETWORK AIRLINES

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Die Network Airlines bieten ihren Passagieren ein Premium-Angebot und durch die Multi-Hub-Strategie ein umfassendes Streckenangebot bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität.

T002 NETWORK AIRLINES

		2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	22.719	5 ¹⁾
davon Verkehrserlöse	Mio. €	20.877	5 ¹⁾
Adjusted EBIT	Mio. €	2.429	6
Adjusted EBIT-Marge	%	10,7	0,9 P.
Adjusted ROCE	%	19,4	1,1 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2.573	25
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	51.778	3

¹⁾ Ohne IFRS 15-Effekt.

EUROWINGS

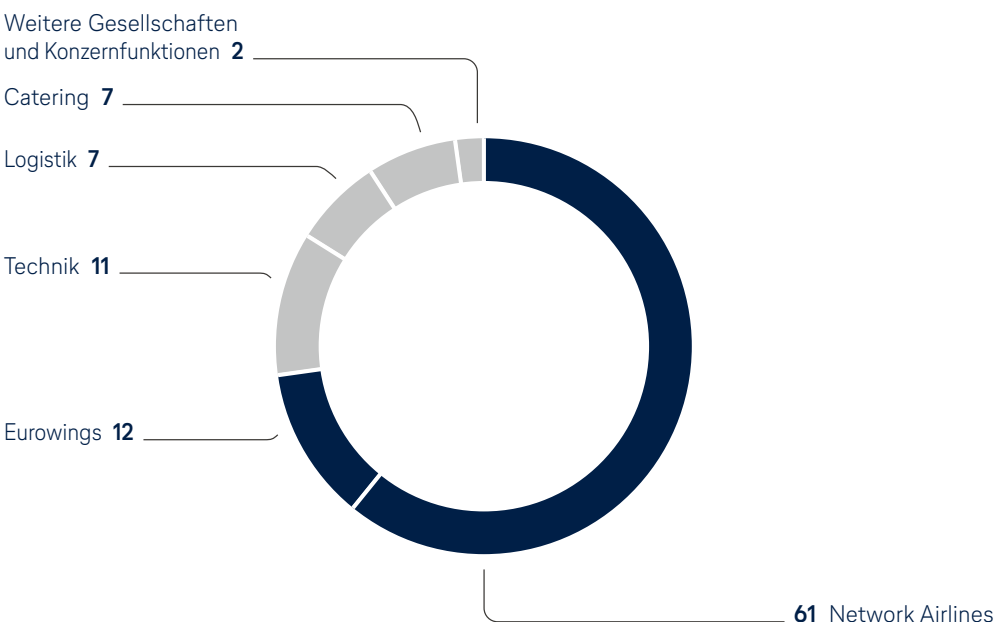
Das Geschäftsfeld Eurowings setzt sich aus den Flugbetrieben Eurowings, Germanwings, Eurowings Europe und Brussels Airlines zusammen. Darüber hinaus zählt die Beteiligung an SunExpress zu diesem Geschäftsfeld.

T003 EUROWINGS

		2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.230	19 ¹⁾
davon Verkehrserlöse	Mio. €	4.118	20 ¹⁾
Adjusted EBIT	Mio. €	- 231	
Adjusted EBIT-Marge	%	- 5,5	- 7,0 P.
Adjusted ROCE	%	- 8,2	- 11,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	515	- 47
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9.255	23

¹⁾ Ohne IFRS 15-Effekt.

G01 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz in %



Zahlen 2018

LOGISTIK

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Die Frachterflotte bestand zum Geschäftsjahresende aus fünf Flugzeugen vom Typ Boeing 777F und zwölf Boeing MD-11F. Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten werden auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, SunExpress sowie der Eurowings-Langstreckenflüge vermarktet.

		2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.713	7
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.550	7
Adjusted EBIT	Mio. €	268	2
Adjusted EBIT-Marge	%	9,9	-0,5 P.
Adjusted ROCE	%	14,6	-1,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	374	373
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4.505	0

35.844

Umsatz in Mio. €

2.836

Adjusted EBIT in Mio. €

3.757

Investitionen in Mio. €

250

Free Cashflow in Mio. €

10,6

Adjusted ROCE in %

TECHNIK

Lufthansa Technik ist der global führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 850 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber.

		2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.918	10
davon Außenumsatz	Mio. €	3.812	7
Adjusted EBIT	Mio. €	425	2
Adjusted EBIT-Marge	%	7,2	-0,5 P.
Adjusted ROCE	%	7,1	-0,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	241	3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	23.219	8

CATERING

Die LSG Group bietet ein vollständiges Portfolio von Produkten und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Sie verfügt über starke unabhängige Expertenmarken. LSG Sky Chefs bietet Catering für Fluggesellschaften und Zugbetreiber sowie die Bewirtschaftung von Lounges an. Sie ist an 205 Flughäfen weltweit für mehr als 300 Fluggesellschaften und eine wachsende Zahl europäischer Bahnbetreiber präsent.

		2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.217	0
davon Außenumsatz	Mio. €	2.499	-2
Adjusted EBIT	Mio. €	115	74
Adjusted EBIT-Marge	%	3,6	1,5 P.
Adjusted ROCE	%	6,9	3,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	79	-6
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35.512	3



Kennzahlen
Die Lufthansa Group
im Überblick

INHALT

2 An unsere Aktionäre

- 2 Brief des Vorstands
- 5 Bericht des Aufsichtsrats
- 9 Lufthansa Aktie

12 Zusammengefasster Lagebericht

13 Grundlagen des Konzerns

- 13 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 13 Ziele und Strategien
- 20 Flotte und Streckennetz
- 21 Mitarbeiter
- 23 Forschung und Entwicklung
- 23 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

24 Wirtschaftsbericht

- 24 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 25 Branchenentwicklung
- 27 Geschäftsverlauf
- 29 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 38 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

41 Geschäftsfelder

- 41 Geschäftsfeld Network Airlines
- 48 Geschäftsfeld Eurowings
- 51 Geschäftsfeld Logistik
- 54 Geschäftsfeld Technik
- 57 Geschäftsfeld Catering
- 59 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

61 Chancen- und Risikobericht

- 75 Prognosebericht
- 79 Corporate Governance
- 94 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

99 Konzernabschluss

206 Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht

229 Weitere Informationen

- 230 Zehn-Jahres-Übersicht
- 234 Glossar
- 236 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 238 Impressum/Kontakt
- Finanzkalender 2019 und Disclaimer

Der Vorstand

Deutsche Lufthansa AG

**Harry Hohmeister**

Vorstandsmitglied
Chief Commercial
Officer
Network Airlines

Geb. 1964, Luft-
verkehrskaufmann,
Vorstandsmitglied
seit 2013, bei der
Lufthansa Group
seit 1985

Ulrik Svensson

Vorstandsmitglied
Ressort Finanzen

Geb. 1961, B. Sc.
in Economics,
Vorstandsmitglied
seit 2017, bei der
Lufthansa Group
seit 2017

Carsten Spohr

Vorstands-
vorsitzender

Geb. 1966, Diplom-
Wirtschaftsingenieur,
seit 1. Mai 2014
Vorstands-
vorsitzender,
Vorstandsmitglied
seit 2011, bei der
Lufthansa Group
seit 1994

Bettina Volkens

Vorstandsmitglied
und Arbeitsdirektorin
Ressort Personal
und Recht

Geb. 1963, Juristin,
Vorstandsmitglied
seit 2013, bei der
Lufthansa Group
seit 2012

Detlef Kayser

Vorstandsmitglied
Ressort Airline
Resources
& Operations
Standards

Geb. 1965, Luft- und
Raumfahrttechniker,
Vorstandsmitglied
seit 2019, bei der
Lufthansa Group
seit 2016

Thorsten Dirks

Vorstandsmitglied
Ressort Eurowings

Geb. 1963, Diplom-
Ingenieur, Vorstands-
mitglied seit 2017, bei
der Lufthansa Group
seit 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor einem Jahr haben wir an dieser Stelle über das 100-jährige Bestehen unseres Markensymbols, des Kranichs, gesprochen, das mit dem erfolgreichsten Jahr unserer Firmengeschichte zusammenfiel.

Mit der Auffrischung unseres Erscheinungsbilds haben wir ein neues Kapitel in der Geschichte der Lufthansa Group aufgeschlagen. Das moderne Design verkörpert die Verbindung von Tradition und Innovation und unterstreicht unseren Anspruch, in unserer Branche Maßstäbe zu setzen.

Unsere Finanzergebnisse im Jahr 2018 haben diesen Anspruch erfüllt: Die Lufthansa Group hat als eines der wenigen Unternehmen in der Branche die am Jahresanfang gesteckten Ziele erreicht. Trotz zahlreicher Herausforderungen lag das Ergebnis beinahe auf Vorjahresniveau. Integrationskosten bei Eurowings im Zusammenhang mit der Übernahme wesentlicher Teile von Air Berlin, Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb und deutlich höhere Treibstoffkosten summierten sich zu einer massiven finanziellen Belastung. Durch profitables Wachstum und Effizienzverbesserungen konnten wir diese Belastung aber weitestgehend kompensieren.

In diesem schwierigen Umfeld haben sich vor allem die Network Airlines erfolgreich entwickelt. Die Ergebnisse von Lufthansa German Airlines und von SWISS erreichten neue Höchststände. Auch die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering konnten allesamt ihre Vorjahresergebnisse übertreffen.

Unsere Freude über die guten Zahlen ist allerdings getrübt, denn 2018 war ein ambivalentes Jahr. Wir sind unserem Premium-Anspruch gegenüber unseren Kunden nicht immer gerecht geworden: Viele Fluggäste haben wir durch Verspätungen und Flugausfälle enttäuscht. Die gesamte Airline-Branche – von den Airlines über die Flughäfen bis zur Flugsicherung – hat im vergangenen Jahr durch das überproportionale Wachstum des Luftverkehrs operative Schwächen gezeigt. Wir haben umgehend reagiert und arbeiten gemeinsam mit unseren Partnern an schnellen und guten Lösungen für unsere Kunden.

Unser Beitrag besteht aus einem ganzen Bündel von Maßnahmen: Wir erhöhen die Zahl unserer Reserveflugzeuge drastisch und stellen mehr als 600 zusätzliche Mitarbeiter ein, um stabile Abläufe zu gewährleisten. Wir entzerren die Flugpläne und verlängern die Bodenzeiten, um zu vermeiden, dass sich Verspätungen durch den gesamten Tag ziehen. Vor allem legen wir großen Wert auf eine verbesserte Kommunikation mit unseren Kunden, um sie rechtzeitig und umfassend zu informieren, wenn ihre Flugreise nicht wie geplant verläuft. In Summe haben wir über 400 Einzelmaßnahmen definiert, die von dem eigens eingerichteten Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards verantwortet werden.

Wir wollen damit den Blick unserer Kunden wieder auf das lenken, was uns vom Wettbewerb unterscheidet: unser hochwertiges Produkt, das zumindest in Europa seinesgleichen sucht. Zukünftig möchten wir unsere Gäste noch individueller betreuen, um ihren persönlichen Bedürfnissen noch besser zu entsprechen. Das beginnt mit Kleinigkeiten, die in der jeweiligen Situation ein Premium-Erlebnis vermitteln, umfasst aber auch Innovationen, die Maßstäbe in unserem Marktsegment setzen werden.

Zu Letzterem zählen wir die neu entwickelte Business Class, mit der wir die neuen Boeing 777-9 ausstatten werden, die wir im kommenden Jahr als Erstkunde übernehmen. Es wird die großzügigste und individuellste Business Class sein, die wir jemals in unserer Langstreckenkabine hatten. Auch darüber hinaus wirkt sich die Flottenmodernisierung in vielfacher Weise positiv für die Lufthansa Group aus: Mit einem um 20% geringeren Treibstoffverbrauch gelingt es, die CO₂-Emissionen ebenso wie die Kosten nachhaltig zu senken.

Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr möchten wir Eurowings dahin entwickeln, wo wir mit den Network Airlines schon sind: zur führenden Airline Europas in ihrem Segment. Das Jahr 2018 war für Eurowings ein äußerst schwieriges Jahr, da sie in kürzester Zeit einen beispiellosen Wachstumsschritt bewältigen musste. Nach Abschluss der Integration muss nun der Flugbetrieb wieder verlässlicher und stabiler gestaltet werden, um die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Dadurch soll auch die Profitabilität von Eurowings verbessert werden, zumal wir die Strukturen und Prozesse, die im Zuge der Übernahme teilweise sehr komplex geworden sind, vereinfachen.

Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Airlines sind führend in den wirtschaftlich stärksten Märkten Europas. Damit haben wir uns strategisch auch für zukünftiges profitables Wachstum positioniert. Angesichts von Brexit, Handelskonflikten und der sich abzeichnenden Eintrübung der Weltwirtschaft ist der Ausblick für uns und unsere Branche mit einigen Unsicherheiten behaftet. Auf lange Sicht wird aber die Nachfrage nach Flugreisen weiter steigen – unabhängig von den zyklischen Höhen und Tiefen der Weltkonjunktur. Dieses Wachstum stößt jedoch zunehmend an die Grenzen der bestehenden Infrastruktur – das haben wir im vergangenen Sommer schmerzlich erlebt. Für kleinere Airlines oder solche, die neu in den Markt eintreten, wird es unter den aktuellen Rahmenbedingungen immer schwieriger, sich zu behaupten. Von dieser Konsolidierung werden wir als Marktführer profitieren. Wir sind deshalb zuversichtlich, auch künftig den Wert unseres Unternehmens steigern zu können. Der Titel unseres diesjährigen Geschäftsberichts „Striving for excellence“ drückt dies treffend aus: Wir wollen in unserer Branche Maßstäbe setzen – zum Wohl unserer Aktionärinnen und Aktionäre und aller Stakeholder.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns weiterhin auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt, im März 2019



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

An unsere Aktionäre

Bericht des Aufsichtsrats



Karl-Ludwig Kley,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im Geschäftsjahr 2018 hat der Aufsichtsrat die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist. Wir haben die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet.

Der Vorstand hat uns zeitnah und umfassend über das Wettbewerbsumfeld, den Geschäftsverlauf und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie alle wichtigen strategischen und operativen Entscheidungen informiert. Die größeren Investitions- und Beteiligungsvorhaben sowie die geplanten Maßnahmen zur Konzernfinanzierung wurden mit uns abgestimmt. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden laufend die aktuelle Geschäftsentwicklung erörtert.

Im Jahr 2018 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. In der Sitzung im Dezember haben wir die Effizienz unserer Arbeit überprüft und gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

Im Geschäftsjahr 2018 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften. In der Sitzung im September diskutierten wir mit dem Vorstand intensiv über die strategische Weiterentwicklung des Konzerns und genehmigten die vorgelegte Unternehmensstrategie. Der Aufsichtsrat stimmte dem Erwerb von insgesamt bis zu 43 Flugzeugen verschiedener Muster durch Gesellschaften der Lufthansa Group zu. Ferner stimmten wir der Gründung einer Tochtergesellschaft der Lufthansa Technik AG zur Triebwerksteilereparatur zu.

In seinen Sitzungen im März und Mai beschloss der Aufsichtsrat Änderungen der Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und für den Vorstand.

Im Dezember verabschiedete der Aufsichtsrat eine neue Vergütungsstruktur für Mitglieder des Vorstands, die bei Neubestellungen oder Vertragsverlängerungen seit dem 1. Januar 2019 freiwillig zur Anwendung kommt. Das 2010 eingeführte System wurde dabei weiter an die gängige Marktpraxis angepasst. So wurde insbesondere ein marktübliches Zielbonusmodell etabliert und die mehrjährige variable Vergütung auf Grundlage eines Performance-Cash-Plans ausgestaltet. Die Vorstandsmitglieder sind nun außerdem verpflichtet, 15% der Bruttoauszahlung aus Jahresbonus und Performance-Cash-Plan in Lufthansa Aktien zu investieren, bis sie einen Aktienbestand in Höhe von 100% (für ein ordentliches Vorstandsmitglied) beziehungsweise 200% (für den Vorstandsvorsitzenden) der Jahresgrundvergütung halten. Im Zuge der Neustrukturierung des Vergütungssystems wurde auch der Muster-Anstellungsvertrag für Vorstandsmitglieder neu gefasst. Das neue System wird der Hauptversammlung 2019 zur Billigung vorgelegt. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/verguetung.html>.

Ebenfalls in seiner Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat die Einrichtung eines neuen Vorstandsressorts Airline Resources & Operations Standards beschlossen und eine entsprechend angepasste Geschäftsverteilung des Vorstands genehmigt. Das neue Ressort bündelt maßgebliche Funktionen wie Flottenmanagement, Flight und Ground Operations Standards, Infrastruktur und Systempartner sowie Konzernsicherheit auf Vorstandsebene. Damit soll die Qualität der Operations und der Zusammenarbeit mit den wesentlichen Systempartnern verbessert werden, um den hohen Ansprüchen der Kunden gerecht werden zu können. Ziel der neuen Geschäftsverteilung ist zudem, Struktur und Ressortaufteilung des Vorstands insgesamt klarer zu gestalten und der Geschäftslogik der Fluggesellschaften anzupassen.

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder betrug insgesamt 95%. Herr Behrens hat aus gesundheitlichen Gründen nur an der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen er angehört, teilgenommen. Eine Übersicht der individuellen Sitzungsteilnahmen findet sich unter <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/aufsichtsrat.html>.

Turnusmäßig hat uns der Vorstand über die Veränderungen der Aktionärsstruktur, die Entwicklung der Lufthansa Aktie, die Geschäfte mit derivativen Finanzinstrumenten sowie über die Dotierung und Rendite des Lufthansa Pensionsfonds unterrichtet. Zu den übernahmerechtlichen Angaben des Vorstands im zusammengefassten Lagebericht gemäß §§ 289a Abs. 1 und 315a Abs. 1 HGB sind keine weiteren Stellungnahmen erforderlich.

In seiner Sitzung im März verlängerte der Aufsichtsrat die Bestellung von Carsten Spohr zum Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2023.

Außerdem bestellte der Aufsichtsrat im Dezember Detlef Kayser mit Wirkung zum 1. Januar 2019 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2021 zum Mitglied des Vorstands. Seit diesem Zeitpunkt verantwortet Detlef Kayser das neu eingerichtete Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards.

Der Aufsichtsrat hat die grundsätzliche Zielgröße von 30% für den Frauenanteil im Vorstand bestätigt und als Frist für deren Erreichung den 31. Dezember 2021 festgelegt. Bis zum 31. Dezember 2018 lag der Frauenanteil im Vorstand bei 20%, seit dem 1. Januar 2019 liegt er bei 17%. [Mitarbeiter, S. 21 ff.](#) www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

Der Vermittlungs- und der Nominierungsausschuss sind im Berichtsjahr nicht einberufen worden. Das Präsidium hat 2018 viermal und der Prüfungsausschuss fünfmal getagt. Das Präsidium bereitete die Aufsichtsratsitzungen vor, beschäftigte sich mit der Nachfolgeplanung für den Vorstand und gab dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden Personalentscheidungen. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2017 und die Zwischenberichte 2018 vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des Internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Außerdem wurden regelmäßig Berichte über das Compliance Management System und die Prüftätigkeit der Konzernrevision zur Kenntnis genommen. Eingehend erörtert wurden auch

die operative Konzernplanung 2019 bis 2022, die mittelfristige Finanzplanung sowie die zusammengefasste nicht-finanzielle Berichterstattung, die von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, einer betriebswirtschaftlichen Prüfung unterzogen wurde.

➤ **Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht, S. 206 ff.**

Über die Tätigkeit der Ausschüsse wurde jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 8. Mai 2018 sind Nicoley Baubles, Robert Kimmitt, Doris Krüger, Eckhard Lieb, Jan-Willem Marquardt, Ralf Müller, Andreas Strache und Birgit Weinreich aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Den ausgeschiedenen Mitgliedern dankt der Aufsichtsrat für die übernommene Verantwortung sowie die konstruktive und engagierte Arbeit. Die Amtszeiten von Herbert Hainer, Carsten Knobel, Martin Koehler, Miriam Sapiro, Matthias Wissmann und mir endeten ebenfalls mit Ablauf der Hauptversammlung; alle Genannten wurden wieder in den Aufsichtsrat gewählt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Michael Nilles. Alle sieben auf der Hauptversammlung zur Neu- oder Wiederwahl stehenden Vertreter der Anteilseigner wurden für fünf Jahre gewählt. Bereits im Frühjahr 2018 hatten die Arbeitnehmer der Lufthansa Group Alexander Behrens, Christian Hirsch, Holger Benjamin Koch, Birgit Rohleder, Ilja Schulz, Olivia Stelz und Klaus Winkler mit Wirkung ab Ablauf der Hauptversammlung 2018 neu in den Aufsichtsrat gewählt.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 8. Mai 2018 wurde ich erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Christine Behle erneut zu meiner Stellvertreterin gewählt. Gemäß Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sind wir beide damit auch Mitglieder des Präsidiums und des nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz obligatorischen Vermittlungsausschusses. Als weitere Mitglieder wurden für beide Gremien Herbert Hainer und Ilja Schulz gewählt. Gemäß Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat nehme ich auch den Vorsitz des Nominierungsausschusses wahr, zu dessen weiteren Mitgliedern Herbert Hainer und Martin Koehler gewählt wurden. In den Prüfungsausschuss wurden Stephan Sturm als Vorsitzender sowie Alexander Behrens, Jörg Cebulla, Carsten Knobel, Monika Ribar und Christina Weber gewählt.

Die gesetzliche Geschlechterquote von 30% im Aufsichtsrat ist sowohl für die Anteilseigner- als auch für die Arbeitnehmerseite erreicht.

Die von der Hauptversammlung 2018 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von PricewaterhouseCoopers vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Die Abschlussprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2018 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfer haben weiter bestätigt, dass das vom Vorstand etablierte Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung zuwiderlaufen.

Der Prüfungsausschuss hat am 6. März 2019 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 13. März 2019 haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht sowie den zusammengefassten nicht-finanziellen Bericht haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt.

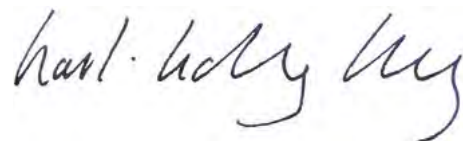
Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2018 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Vor dem Hintergrund der gesetzlich erforderlichen Abschlussprüferrotation hat sich der Prüfungsausschuss eingehend mit den Vorbereitungen des Abschlussprüferwechsels ab dem Geschäftsjahr 2020 beschäftigt. Der Prüfungsausschuss hat ein Ausschreibungsverfahren nach den gesetzlichen Anforderungen durchgeführt und nach sorgfältiger Prüfung der Bewerber eine Empfehlung für das Aufsichtsratsplenium ausgesprochen. In seiner Sitzung im Dezember beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung 2020 vorzuschlagen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Abschlussprüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG 2020 zu bestellen.

Am 1. Dezember 2018 ist der langjährige Vorstandsvorsitzende und Aufsichtsratsvorsitzende Wolfgang Mayrhuber im Alter von 71 Jahren verstorben. Er gehörte dem Aufsichtsrat von Mai 2013 bis September 2017 an und stand in dieser Zeit auch an der Spitze des Gremiums. Von 2001 bis 2003 war er Mitglied und von 2003 bis 2010 Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG. Er hat unserem Unternehmen mehr als 45 Jahre gedient und es geprägt. Die Entwicklung der Lufthansa ist untrennbar mit seinem Namen verbunden. Er hat mit unternehmerischer und politischer Weitsicht die Weichen für den Erfolg unseres Unternehmens gestellt. Dabei lag ihm das Wohl unserer Kunden und unserer Mitarbeiter immer ganz besonders am Herzen. Die Lufthanseseiten danken ihm für seine großen Verdienste um die Lufthansa und die Luftverkehrsindustrie. Wir werden sein Andenken in höchsten Ehren halten.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeitern für ihren geleisteten Beitrag und ihr dabei gezeigtes persönliches Engagement.

Frankfurt, 13. März 2019



Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Lufthansa Aktie

Lufthansa Aktie kann sich schwierigem Branchenumfeld nicht entziehen.

| Überwiegender Teil der Analysten empfiehlt weiter Kauf der Aktie. |

Hauptversammlung wird Dividende von 0,80 EUR je Aktie vorgeschlagen.

| Dividendenrendite liegt bei 4,1%.

Schwieriges Börsenjahr für Airlines beeinflusst auch die Lufthansa Aktie

Die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Jahr 2018 war neben Gewinnmitnahmen aufgrund der starken Kursperformance im Vorjahr von Unsicherheiten geprägt. Diese standen im Zusammenhang mit der Verlangsamung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums, Handelskonflikten, steigenden Ölpreisen und dem verstärkten Wettbewerb auf der europäischen Kurzstrecke. Im ersten Halbjahr verzeichnete die Aktie einen Kursverlust von 33%. Nach Halbjahresergebnissen, die leicht über der Markterwartung lagen, erholte sich der Kurs im dritten Quartal moderat und stieg in dem Zeitraum um 3%. Vor allem getrieben von Sorgen um Handelskonflikte und den Fortgang der Brexit-Verhandlungen folgte der Kurs der Lufthansa Aktie im Schlussquartal mit einem Rückgang von 7% der generellen Entwicklung im DAX, der im vierten Quartal um 14% nachgab.

Den höchsten Stand erreichte die Aktie am 3. Januar 2018 mit einem Kurs von 30,90 EUR, der Jahrestiefststand von 17,31 EUR wurde am 30. Oktober 2018 verzeichnet. Zum Jahresende notierte die Lufthansa Aktie bei 19,70 EUR. Sie gab damit im Geschäftsjahr 2018 um 36% nach. Damit blieb die Entwicklung hinter dem Vergleichsindex DAX zurück, der 18% verlor. Die Performance entsprach aber weitestgehend den Trends im europäischen Luftverkehrssektor insgesamt, in dem die wesentlichen Wettbewerber ebenfalls Kursverluste von mehr als 20% hinnehmen mussten.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Ausschüttung in Höhe von 0,80 EUR je Aktie vor

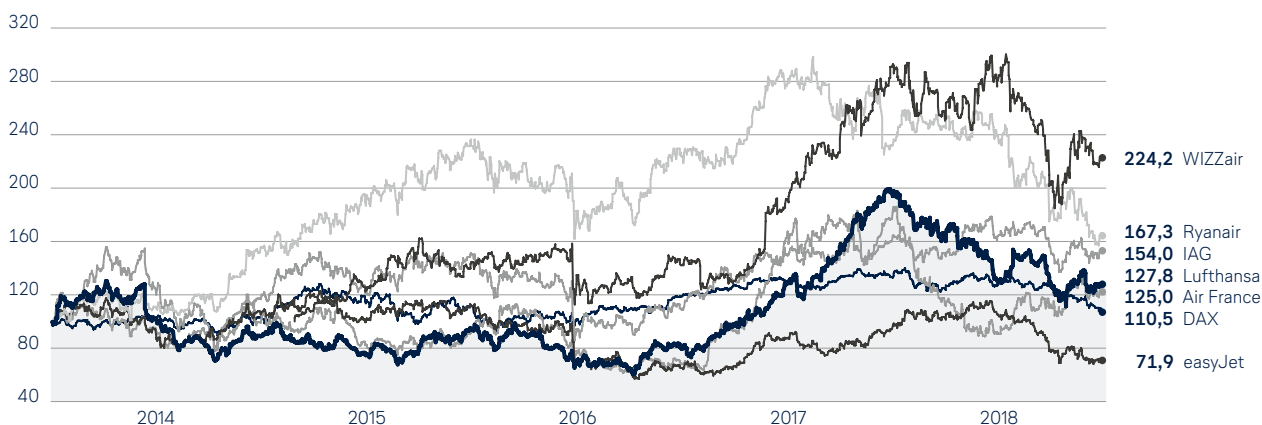
Aufsichtsrat und Vorstand schlagen für das Geschäftsjahr 2018 die Ausschüttung einer Dividende von 0,80 EUR je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungsquote von 12,8% vom EBIT und einer Dividendenrendite von 4,1% auf den Jahresschlusskurs.

G02 KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE

BÖRSEKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 31.12.2018

indiziert auf 31.12.2013, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %

19,70 €

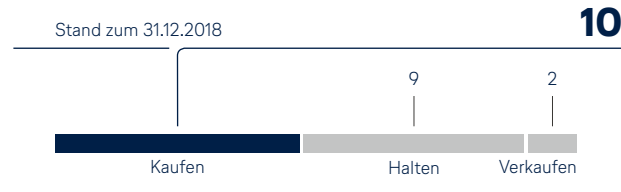


T007 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

		2018	2017	2016	2015	2014
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	19,70	30,72	12,27	14,57	13,83
Höchster Kurs	€	30,90	31,12	15,29	15,35	20,26
Niedrigster Kurs	€	17,31	11,32	9,30	10,48	10,88
Anzahl der Aktien	Mio.	475,2	471,3	468,8	464,5	462,8
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	9,4	14,5	5,8	6,7	6,4
Ergebnis je Aktie	€	4,58	4,98	3,81	3,67	0,12
Operativer Cashflow je Aktie	€	8,65	11,39	6,92	7,30	4,27
Dividende je Aktie	€	0,80	0,80	0,50	0,50	-
Dividendenrendite (brutto)	%	4,1	2,6	4,1	3,4	-
Ausschüttungssumme	Mio. €	380	377	234	232	-
Total Shareholder Return	%	- 33,3	154,4	- 12,3	5,3	- 7,4

Analysten raten überwiegend zum Kauf der Lufthansa Aktie

Zum Jahresende empfahlen zehn Analysten, die Aktie zu kaufen, und neun Analysten, die Aktie zu halten. Nur zwei der insgesamt 21 Aktienanalysten empfahlen, die Aktie zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 23,49 EUR.

G03 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN¹⁾

¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 23,49 EUR, Durchschnitt von 21 Analysten.
Spanne: 17,20 EUR bis 28,50 EUR.

Auslandsquote und Aktionärsstruktur nur leicht verändert

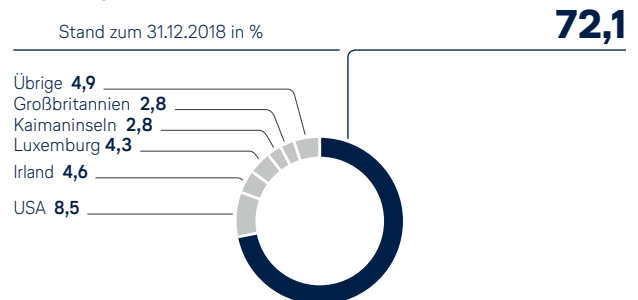
Um die internationalen Luftverkehrsrechte und die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung zu wahren, muss gemäß Luftverkehrsnachweisgesetz (LuftNaSiG) der Nachweis geführt werden, dass sich die Lufthansa Aktien mehrheitlich in deutschem Eigentum befinden. Aus diesem Grund sind alle Lufthansa Aktien vinkulierte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

Der Anteil deutscher Investoren lag Ende 2018 gemäß Aktienregister bei 72,1% (Vorjahr: 67,9%). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus den USA mit 8,5%. Auf Anleger aus Irland entfielen 4,6%, gefolgt von Luxemburg mit 4,3% sowie den Kaimaninseln und Großbritannien mit je 2,8%. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit weiterhin erfüllt.

Lufthansa Aktien befinden sich gemäß der Definition der Deutschen Börse zu 100% im Streubesitz. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 53% der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 47%.

BlackRock, Inc. und Lansdowne Partners International Ltd. waren mit 4,46% und 3,62% zum Jahresende die größten Aktionäre der Lufthansa Group.

Alle während des Geschäftsjahres 2018 veröffentlichten meldepflichtigen Transaktionen werden, ebenso wie die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur, auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations dargestellt.

G04 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN

Streubesitz: 100%

Im DAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Als DAX-Mitglied gehört die Lufthansa Group zu den 30 größten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 1,07%. Mit einer Marktkapitalisierung von 9,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 14,5 Mrd. EUR) nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 28 (Vorjahr: 24) in der Rangordnung der DAX-Unternehmen nach Marktkapitalisierung ein. Auf den Börsenumsatz bezogen lag die Lufthansa Aktie auf Platz 21 in der Rangordnung (Vorjahr: 18). Das Handelsvolumen der Aktie an der Börse Frankfurt belief sich 2018 auf 1.005.610.391 Stück (Vorjahr: 1.108.637.613 Stück).

Die Lufthansa Aktie ist international in vielen klassischen Börsenindizes enthalten. Daneben ist sie auch Teil der Nachhaltigkeitsindizes MSCI Global Sustainability, FTSE4Good und ECPI.

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können Investoren, die beispielsweise nur US-Dollar denominierte Anlagen halten können, über das Sponsored American Depositary Receipt Program (ADR) in die Lufthansa Group investieren. Seit 2011 sind die Lufthansa ADRs auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert.

T008 DATEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Börsenkürzel	LHA
Börsenlisting	Frankfurt
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industrie	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl)	DAX, DivDAX Price Index, EURO STOXX, Nasdaq Europe, STOXX Global, FTSE4Good, MSCI Global Sustainability Index

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group auch im Geschäftsjahr 2018 alle Anleger zeitnah, ausführlich und sachlich informiert. Vorstand und Investor Relations erläuterten institutionellen Investoren 2018 über die Quartalskonferenzen hinaus die aktuellen Entwicklungen des Konzerns auf 30 Roadshows und 19 Investorenkonferenzen. Dabei wurden mehr als 300 Einzel- und Gruppengespräche geführt. Auch auf vier speziell für Privatanleger ausgerichteten Foren standen Vertreter von Investor Relations den Fragen der Anleger Rede und Antwort. Das Angebot für Privataktionäre wird durch die Aktionärsinfo ergänzt, die 2018 zweimal erschienen ist und auf der Internetseite von Investor Relations abgerufen werden kann. Dort sind auch alle Veröffentlichungen wie Finanzberichte, aktuelle Nachrichten und Präsentationen sowie der Finanzkalender zu finden. www.lufthansagroup.com/investor-relations.

ZUSAMMEN- GEFASSTER LAGEBERICHT

13 Grundlagen des Konzerns

- 13 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 13 Ziele und Strategien
 - 13 Konzernstrategie
 - 16 Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
- 20 Flotte und Streckennetz
 - 20 Flotte
 - 21 Streckennetz
- 21 Mitarbeiter
- 23 Forschung und Entwicklung
- 23 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

24 Wirtschaftsbericht

- 24 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 25 Branchenentwicklung
- 27 Geschäftsverlauf
 - 27 Überblick über den Geschäftsverlauf
 - 27 Wesentliche Ereignisse
 - 28 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 29 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
 - 29 Wesentliche Änderungen im Finanzreporting
 - 30 Ertragslage
 - 34 Finanzlage
 - 36 Vermögenslage
- 38 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
 - 38 Zielerreichung
 - 40 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung

41 Geschäftsfelder

- 41 Geschäftsfeld Network Airlines
- 48 Geschäftsfeld Eurowings
- 51 Geschäftsfeld Logistik
- 54 Geschäftsfeld Technik
- 57 Geschäftsfeld Catering
- 59 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

61 Chancen- und Risikobericht

- 61 Chancen- und Risikomanagement
- 64 Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung
- 73 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 74 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

75 Prognosebericht

- 75 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 76 Branchenausblick
- 76 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 76 Ausblick Lufthansa Group
- 78 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

79 Corporate Governance

- 79 Aufsichtsrat und Vorstand
- 80 Mandate
- 82 Corporate Governance Bericht
- 84 Vergütungsbericht
- 91 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 93 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

94 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 94 Ertragslage
- 96 Finanzlage
- 97 Vermögenslage
- 98 Weitere Angaben

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Lufthansa Group ist eines der weltweit führenden Luftverkehrsunternehmen.

| Geschäftsfelder nehmen in ihren Branchen führende Marktpositionen ein. |

Vorstand besteht ab 2019 aus sechs Ressorts.

Lufthansa Group ist führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern. Mit 135.534 Mitarbeitern erzielte die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2018 einen Umsatz von 35.844 Mio. EUR.

Die Lufthansa Group setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen. Zu den Aviation Services zählen die Geschäftsfelder Logistik, Technik, Catering sowie die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen. Letztere umfassen unter anderem die Lufthansa AirPlus, die Lufthansa Aviation Training sowie die IT-Gesellschaften. Alle Geschäftsfelder nehmen in ihren jeweiligen Branchen eine führende Rolle ein.

➤ **Geschäftsfelder, S. 41 ff.**

Sechsköpfiger Vorstand steuert den Konzern

Die Deutsche Lufthansa AG wurde im Jahr 2018 von einem fünfköpfigen Vorstand gesteuert. Zum 1. Januar 2019 wurde der Vorstand durch Einrichtung eines neuen Vorstandsressorts Airline Resources & Operations Standards auf sechs Personen erweitert. Der Vorsitz des Vorstands obliegt Carsten Spohr, dessen Vertrag vom Aufsichtsrat im Berichtsjahr bis Ende des Jahres 2023 verlängert wurde. Harry Hohmeister verantwortet als Chief Commercial Officer Network Airlines die kommerzielle Steuerung der Network Airlines. Das Ressort Finanzen wird von Ulrik Svensson geführt. Die Verantwortung für das Ressort Personal und Recht liegt bei Bettina Volkens. Thorsten Dirks führt das Ressort Eurowings. Das neu eingerichtete Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards wird seit Januar 2019 von Detlef Kayser verantwortet, der im Dezember 2018 vom Aufsichtsrat in den Vorstand berufen wurde.

Ziele und Strategien

Unternehmensgruppe baut auf Network Airlines, Eurowings und Aviation Services

auf – Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. | Fokus liegt auf Ausbau von Premium-Positionierung, Kostensenkungen und Profitabilitätssteigerung.

| Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung bieten große Chancen. |

Strategie zielt auf nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ab.

KONZERNSTRATEGIE

Positionierung als führende europäische Airline Group wird gezielt ausgebaut

Ziel der Lufthansa Group ist es, als führende europäische Airline Group den globalen Luftfahrtmarkt maßgeblich mitzugestalten und auch zukünftig erste Wahl für Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter zu sein. Vor diesem Hintergrund ist die Strategie auf die konsequente Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe bestehend aus den Network Airlines, Eurowings und den Aviation Services ausgerichtet.

Die Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. Das differenzierte Portfolio aus Network Airlines und der auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen ausgerichteten Eurowings ermöglicht die Bedienung aller relevanten Marktsegmente, was sowohl für Premium-Kunden als auch für preissensiblere Reisende auf relevanten geografischen Märkten ein attraktives Angebot darstellt. Für die Airlines wird zukünftig ein im Vergleich zu den Aviation Services überdurchschnittliches Wachstum angestrebt. Letztere gliedern sich in die klassischen Aviation Services – im Wesentlichen die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering – sowie datengetriebene Geschäfts-

modelle, die neben dem profitablen Drittmarktgeschäft eine höhere Kundenorientierung und -bindung der Airlines ermöglichen.

Die Konzernstruktur entlang der Airline-Wertschöpfungskette fördert die Maximierung geschäftsfeldübergreifender Synergien und ermöglicht gleichzeitig eine Skalierung des Drittmarktgeschäfts. Ziel ist, die möglichen Synergien rund um den Kern der Lufthansa Group konsequent zu steigern. Wesentliche Treiber sind hierfür zum Beispiel die Erlössynergien zwischen Airlines und Miles & More im Bereich Loyalty oder die Kuppelproduktion im Frachtgeschäft, bei der Lufthansa Cargo einen Großteil ihrer Fracht in den Bellies von Passagiermaschinen der Lufthansa Group transportiert.

Exzellente Qualität sowie strikter Kostenfokus bilden die Basis für den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group. Die Themen Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung gelten weiterhin als maßgebliche Werttreiber im Luftverkehrsmarkt. Sie bilden Kernelemente der Konzernstrategie und werden geschäftsfeldübergreifend sowie innerhalb der einzelnen Geschäftsfelder vorangetrieben.

Die Lufthansa Group prüft fortlaufend Optionen zur Marktconsolidierung in allen Geschäftsfeldern. Wertschöpfende Konsolidierungsoportunitäten werden durch organisches und anorganisches Wachstum genutzt, um die Kundenrelevanz und Marktposition der Lufthansa Group in Europa und global weiter auszubauen. Dabei wird die Realisierung von Skaleneffekten und weiteren Synergien angestrebt.

Die Airline-Industrie ist weiterhin geprägt von sich verändernden Markt- und Wettbewerbsbedingungen, unter anderem zunehmenden exogenen Unsicherheiten und Verschiebungen in der Wertschöpfungskette. Darunter fallen zum Beispiel neue Virtual-Interlining-Angebote, das heißt die systemseitige Verknüpfung unterschiedlicher Flugsegmente durch einen Anbieter wie zum Beispiel Online-Reisebüros, sowie stärkere Aktivitäten von Flugzeug- und Triebwerksherstellern im Wartungsgeschäft. Diese Dynamik macht Flexibilität zu einem zunehmend wichtigen Erfolgsfaktor.

Als Gestalter und Innovationstreiber der Airline-Industrie richtet die Lufthansa Group daher ihre Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und organisatorischen Strukturen konsequent auf das komplexe, vernetzte und dynamische Marktumfeld aus. Die Kosteneffizienz und Anpassungsfähigkeit der Lufthansa Group wird beispielsweise durch flexible Strukturen in der Organisation sowie durch Wettbewerb zwischen Infrastrukturanbietern und anderen Zulieferern sichergestellt. Zusätzlich wird die Flexibilität der Flotte durch die Reduzierung der Anzahl der Teilflotten und deren Standardisierung erhöht. So gilt für alle Flugzeuge der Airbus A320-Familie, die ab 2019 an die Lufthansa Group ausgeliefert werden, eine einheitliche Spezifikation. Dies ermöglicht eine noch bessere Nutzung der Synergiepotenziale sowie eine schnelle und flexible Kapazitätsallokation über die Produktionsstandorte der Gruppe. Die Inbetriebnahme neuer Flugzeugtechnologien trägt zur weiteren Kostensenkung bei.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2018 ein konzernweites Lean-Programm mit dem Ziel gestartet, die Lean-Philosophie als intuitiven Bestandteil der täglichen Arbeit in der Lufthansa Group zu verbreiten. Im Rahmen von umfangreichen Transformationsprojekten mit Fokus auf Kundenorientierung, End-to-End-Prozesse und Wertschöpfung werden Lean-Methoden eingesetzt und hierzu Mitarbeiter im Projektverlauf befähigt. Durch die routinierte Anwendung von Lean in allen Bereichen werden Prozessabläufe transparent, messbar und durchgängig steuerbar. Die Lufthansa Group erwartet hierdurch einen stetigen Fokus auf die tatsächliche Wertschöpfung im Prozess. Die Anwendung der Lean-Methodik soll somit im Konzern zu höherer Effizienz, andauernden Prozessverbesserungen sowie geringeren Kosten führen.

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, ihre Position als eine der innovativsten und digitalsten Airline Groups weiter auszubauen. Daher nutzt sie aktiv die Chancen der Digitalisierung, um die Effizienz und Stabilität des Kerngeschäfts zu erhöhen und durch die Entwicklung kommerziell attraktiver Produkte und Geschäftsmodelle den Kundenmehrwert weiter zu steigern sowie die konsequente Qualitätsstrategie zu unterstützen. Wesentliche Fokusthemen stellen die weitere Personalisierung von Angeboten sowie die Entwicklung eines digital unterstützten Reiseablaufs dar, zum Beispiel durch

G05 ZIEL: NUMMER EINS FÜR KUNDEN, AKTIONÄRE UND MITARBEITER



Verspätungsinformationen via App oder automatisierte Umbuchungen bei Unregelmäßigkeiten. Weitere digitale Aktivitäten stärken die Fähigkeiten im Bereich eCommerce in eigenen und fremden Verkaufskanälen. Zusätzlich wird die erfolgreiche Positionierung der Aviation Services durch Digitalisierung gestärkt. Um die Innovations- und Digitalisierungsaktivitäten konsequent zu fördern, hat die Lufthansa Group unter anderem Organisationseinheiten wie den Lufthansa Innovation Hub etabliert und berücksichtigt die Anforderungen der Digitalisierung bei der Qualifizierung und Auswahl von Mitarbeitern.

Durch dieses Maßnahmenbündel sichert die Lufthansa Group ihre Wettbewerbs- und Investitionsfähigkeit als führende europäische Airline Group in einem dynamischen Marktumfeld, ermöglicht profitables Wachstum und baut ihre Gestaltungsfähigkeit aus.

Network Airlines setzen konsequent auf Qualitätsstrategie und steigern die Wirtschaftlichkeit

Die Network Airlines der Lufthansa Group verfolgen mit einem lokal differenzierten Premium-Produkt eine konsequente Qualitätsstrategie, um das attraktive Kundenpotenzial in ihren Heimatmärkten optimal auszuschöpfen. Das Five-Star-Rating der renommierten Agentur Skytrax, das Lufthansa German Airlines als erste Airline außerhalb Asiens erhalten hat, ist ein konkretes Resultat dieser Qualitätsstrategie. Dies und die Einführung des neuen Markendesigns von Lufthansa German Airlines sind sichtbare Zeichen für den hohen Qualitätsanspruch sowie die Modernisierung und gestärkte Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Auch künftig stehen die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für den Kunden, die Optimierung des Streckennetzes und der Flotte sowie Kostensenkungsinitiativen im Fokus. So tragen beispielsweise neue digitale Self-Services entlang der Reisekette sowie individualisierte Mahlzeitenkonzepte dazu bei, das Produkt noch stärker auf die Kundenbedürfnisse auszurichten und neue Erlöspotenziale zu erschließen. Ergänzend werden die Ausstattung der Flugzeuge und der Service an allen Kundenkontaktpunkten stetig verbessert. Um auch zukünftig führende Produktqualität bei sinkenden Stückkosten anbieten zu können, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in ihre Flotte. Die Network Airlines wachsen dabei organisch im Wesentlichen durch den Ersatz älterer Flugzeuge durch moderne Muster mit höheren Sitzplatzkapazitäten und gesteigerter Treibstoffeffizienz, ohne dass dabei die Gesamtzahl der Flugzeuge wesentlich erhöht wird.

Die Network Airlines streben an, auf Basis eines operativ stabilen Multi-Hub-Systems auch langfristig ein attraktives und qualitativ hochwertiges Produkt zu bieten. Hierzu setzt die Lufthansa Group Qualitätsmaßnahmen in den durch sie kontrollierbaren Bereichen um. Beispielsweise unterstützen Kapazitätsverschiebungen innerhalb des Multi-Hub-Systems

eine gleichmäßigere Auslastung der Flughafeninfrastruktur. Zusätzlich arbeitet die Lufthansa Group gemeinsam mit ihren Systempartnern daran, die Voraussetzungen für eine hohe operative Stabilität bei nachhaltigem, an der Nachfrage orientiertem Wachstum zu schaffen. Die führende Position der Network Airlines im europäischen sowie globalen Hub-Verkehr wird gemeinsam mit Partnern weiter ausgebaut. Bereits heute unterhalten die Network Airlines kommerzielle Joint Ventures auf wesentlichen Langstreckenmärkten.

Ein konsequenter Kostenfokus bildet die Basis für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg der Network Airlines. Hierzu werden Kostensenkungen vor allem in den Bereichen vorangetrieben, die außerhalb der Kundenwahrnehmung liegen. Dazu gehören die Verschlankeung der Organisation sowie die gezielte Vereinheitlichung der kommerziellen Steuerung und der Systemlandschaft der Network Airlines, Kosteneinsparungen bei Zulieferern und Infrastrukturanbietern sowie die Modernisierung von Tarifverträgen. Die Stückkostensenkung soll sich bei gleichzeitig zunehmend positiver Kundenwahrnehmung fortsetzen.

Eurowings bildet den Wachstumsfokus der Lufthansa Group Airlines

Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr bietet die Lufthansa Group mit Eurowings ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot, das sowohl preissensible als auch serviceorientierte Kunden durch günstige Basistarife und flexibel zubuchbare Komfortelemente anspricht.

Im Jahr 2019 stehen nach der vollständigen Übernahme der SN Airholding SA/NV (Brussels Airlines) sowie der abgeschlossenen Integration von Teilen der Air Berlin-Gruppe die Stabilisierung des Kerngeschäfts und der Abbau operativer Komplexität im Fokus. Damit legt Eurowings die Grundlage für fortgesetztes Wachstum in den kommenden Jahren. Hierbei werden sowohl organisches Wachstum als auch weitere Partnerschaften und Akquisitionen angestrebt, um die Marktposition als drittgrößter Anbieter im europäischen Direktverkehr kontinuierlich weiter auszubauen.

Um im wettbewerbsintensiven Marktumfeld nachhaltig erfolgreich zu sein, entwickelt Eurowings das Punkt-zu-Punkt-Geschäftsmodell fortlaufend weiter. Wesentliche Fokus-themen stellen die Erlangung einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur, die Weiterentwicklung der skalierbaren Integrationsfähigkeit sowie die Entwicklung führender Digitalkompetenzen dar. Hierzu hat Eurowings mit Eurowings Digital eine kanalübergreifende Vertriebsplattform mit digitalem Fokus gegründet, die eine führende Stellung im Bereich der Digitalisierung entlang der Reisekette einnehmen wird. Die Kompetenz von Brussels Airlines im Interkontinentalgeschäft wird zur fokussierten Weiterentwicklung der Positionierung in diesem schnell wachsenden Marktsegment genutzt.

Eurowings wird weitgehend unabhängig von den Network Airlines geführt, um die strukturellen Kostenvorteile des Punkt-zu-Punkt-Produktionsmodells nicht zu verwässern. Gleichzeitig profitiert sie von der Zugehörigkeit zu einem der weltweit größten Aviation-Konzerne und seinem umfangreichen Angebot an Aviation Services, zum Beispiel durch Skaleneffekte im Flotteneinkauf und die Nutzung der Wartungskompetenz von Lufthansa Technik.

Aviation Services nutzen Wachstumschancen und werden differenziert weiterentwickelt

Mit den Gesellschaften der Aviation Services verfügt die Lufthansa Group über mehrere weltweit führende Unternehmen in ihren jeweiligen Märkten. Um ihre erfolgreiche Positionierung auszubauen und profitabel zu wachsen, passen die Aviation Services ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an sich ändernde Wertschöpfungsketten und Wettbewerbsbedingungen an. Lufthansa Technik wird zum Beispiel die Wertschöpfung vermehrt in die intelligente Wartungssteuerung durch datenbasierte Produkte und Leistungen verlagern und zur Verbesserung ihres Produktportfolios verstärkt in digitale Innovationen investieren. Attraktive, synergetische Geschäftsfelder, die das digitale Umfeld der Lufthansa Group zunehmend bereichern, werden gezielt ausgebaut. Miles & More weitet beispielsweise ihr Drittmarktgeschäft gezielt aus, während AirPlus im lukrativen Markt der Bezahl- und Abrechnungslösungen für Geschäftsreisen wächst.

Die Aviation Services werden kontinuierlich auf ihren Wertbeitrag überprüft und fokussiert weiterentwickelt. Dabei überprüft die Lufthansa Group regelmäßig die Attraktivität einzelner Marktsegmente, die gegenwärtige Wettbewerbsposition und künftigen Erlöspotenziale der Geschäftsfelder sowie die von diesen realisierten Synergien und insbesondere den Wertbeitrag für die Airlines. Hierbei kann auf Geschäftsfeldebene eine differenzierte Weiterentwicklung der Aviation Services Gesellschaften innerhalb oder außerhalb der Lufthansa Group beziehungsweise gemeinsam mit Partnern sinnvoll sein, um langfristiges Wachstum und nachhaltige Profitabilität sicherzustellen.

FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

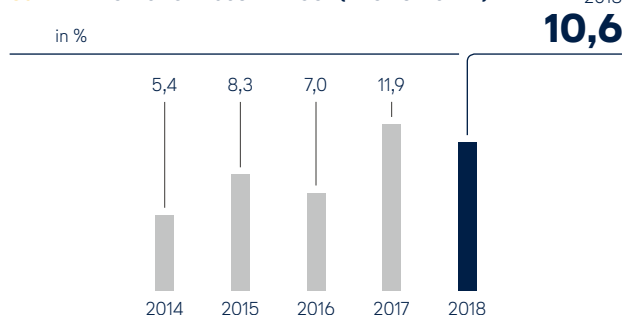
Finanzstrategie zielt auf Steigerung des Unternehmenswerts ab

Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Die drei Dimensionen Steigerung der Profitabilität, Fokussierung des Kapitaleinsatzes und Sicherung der finanziellen Stabilität stehen hierbei im Vordergrund.

G06 FINANZSTRATEGIE

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts			
			
	Steigerung der Profitabilität	Fokussierung des Kapitaleinsatzes	Sicherung der finanziellen Stabilität
Fokus	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Wertschöpfung Verstärktes Kostenmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg Ausgewogene Investitionsniveaus Working Capital Management 	<ul style="list-style-type: none"> Stabilisierung Investment Grade Rating Hedging von Finanzrisiken Zugang zu verschiedenen Finanzierungsformen und Aufrechterhaltung angemessener Liquidität
Zielgröße	<ul style="list-style-type: none"> Adjusted ROCE Adjusted EBIT-Marge 	<ul style="list-style-type: none"> Investitionen Dividende 	<ul style="list-style-type: none"> Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

G07 ENTWICKLUNG ADJUSTED ROCE (NACH STEUERN)



T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE UND KAPITALKOSTEN¹⁾

in Mio. €	2018	2017	Veränderung in %
Umsatzerlöse	35.844	35.579	1
Sonstige betriebliche Erträge	2.349	2.714	-13
Betriebliche Erträge	38.193	38.293	0
Betriebliche Aufwendungen	35.393	35.153	1
Beteiligungsergebnis	174	157	11
EBIT	2.974	3.297	-10
Adjusted EBIT	2.836	2.969	-4
Zinserträge auf Liquidität	68	178	-62
Steuern (pauschal 25% des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	-761	-869	12
Kapitalkosten ²⁾	-860	-832	-3
EACC	1.422	1.774	-20
ROCE³⁾ in %	11,1	13,2	-2,1 P.
Adjusted ROCE⁴⁾ in %	10,6	11,9	-1,3 P.
Bilanzsumme	38.213	35.778	7
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.969	3.773	5
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	6.381	5.988	7
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.755	2.281	21
davon weitere	4.099	3.741	10
Eingesetztes Kapital	21.009	19.995	5
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	20.502	19.824	3
WACC in %	4,2	4,2	-

¹⁾ Die dargestellten Kennzahlen für 2017 und 2018 enthalten Effekte aus der Erstanwendung neuer Rechnungslegungsstandards und weiteren Veränderungen in der Rechnungslegung. Details befinden sich auf [S. 29 f.](#) des vorliegenden Geschäftsberichts.

²⁾ WACC x Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

³⁾ (EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern) / Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

⁴⁾ (Adjusted EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern) / Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

Steigerung der Profitabilität

Nachhaltige Wertschöpfung im Unternehmen

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Profitabilität des Unternehmens. Diese wird durch das Adjusted EBIT gemessen. Um die Profitabilität in sämtlichen Entscheidungsprozessen zu verankern, ist die erfolgsorientierte Vergütung des Managements an die wirtschaftliche Unternehmensentwicklung gekoppelt. [➔ Vergütungsbericht, S. 84 ff.](#)

Die Kapitalrentabilität der Lufthansa Group und der einzelnen Gesellschaften wird durch den Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) gemessen. Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert.

Im Jahr 2018 hat die Lufthansa Group einen Adjusted ROCE nach Steuern von 10,6% erzielt. Er lag damit um 1,3 Prozentpunkte unter Vorjahr und deutlich über dem WACC von 4,2%. Das Unternehmen hat damit auch im Jahr 2018 Wert geschaffen.

Verstärktes Kostenmanagement trägt zu struktureller Erhöhung der Profitabilität bei

Durch eine verstärkte Kostendisziplin, eine zunehmende Vereinfachung von Prozessen und eine Steigerung der Produktivität soll die Profitabilität strukturell erhöht werden. Die um Treibstoffkosten und Währungseffekte bereinigten Stückkosten der Passagier-Airlines sollen jährlich um 1% bis 2% gesenkt werden. Auch in den Aviation Services werden kontinuierlich Maßnahmen zur Kostenreduktion implementiert.

Fokussierung des Kapitaleinsatzes

Dividendenpolitik zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab

Die Aktionäre sollen am Unternehmenserfolg direkt beteiligt werden. Die Dividendenpolitik sieht eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10% bis 25% vom EBIT des Konzerns vor. Die Dividendenpolitik sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit vor, die Aktionäre neben der regulären Ausschüttung zusätzlich in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen.

Für das Geschäftsjahr 2018 schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 7. Mai 2019 vor, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 380 Mio. EUR oder 12,8% des EBIT im Jahr 2018.

Ausgewogenes Investitionsniveau zur Modernisierung der Flotte

Die Lufthansa Group wird auch zukünftig stetig in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie der Infrastruktur investieren. Die bis 2025 bestellten Flugzeuge dienen vorwiegend dem Ersatz älterer Modelle. Sich kurz- und mittelfristig ergebende Marktchancen können dennoch über die Aktivierung von Reserveflugzeugen oder die Beschaffung von Gebrauchtflugzeugen genutzt werden. Die Ausgewogenheit des Investitionsprofils wird hierdurch erhöht und der Kapitaleinsatz stärker fokussiert. So soll auch der Handlungsspielraum für gegebenenfalls weitere Konsolidierungsschritte zunehmend erweitert werden. Die Finanzierung der regelmäßigen Investitionen erfolgt aus dem eigenen Cashflow. Ziel ist es, darüber hinaus einen deutlich positiven Free Cashflow zu generieren. ➔ **G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 34.**

Die Bruttoinvestitionen (ohne Ausgaben für den Erwerb von Anteilen an Unternehmen) sind im Geschäftsjahr 2018 um 8 % auf 3.757 Mio. EUR gestiegen. Maßgeblich hierfür war insbesondere der Anstieg der Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen.

Sicherung der finanziellen Stabilität

Investment Grade Ratings sichern finanziellen Handlungsspielraum

Die Beurteilung der Unternehmensbonität mit Investment Grade sichert den finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Die Deutsche Lufthansa AG wird von den Ratingagenturen mit Investment Grade bewertet. Standard & Poor's stuft die Deutsche Lufthansa AG entsprechend mit BBB- (Ausblick positiv), Moody's mit Baa3 (Ausblick stabil) und Scope Ratings mit BBB- (Ausblick positiv) ein. Die Lufthansa Group strebt danach, ihr Investment Grade Rating auch langfristig zu sichern.

T010 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	2018	2017	2016	2015	2014
Standard & Poor's	BBB-/ positiv	BBB-/ stabil	BBB-/ negativ	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil
Moody's	Baa3/ stabil	Baa3/ stabil	Ba1/ stabil	Ba1/ positiv	Ba1/ positiv
Scope Ratings	BBB-/ positiv	BBB-/ positiv	BBB-/ stabil		

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA dient als Maß für Schuldentragfähigkeit

Zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns wird die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA betrachtet. Die Kennzahl berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

Ab dem Geschäftsjahr 2019 wird sie mit der Einführung des neuen Rechnungslegungsstandards zur Leasingbilanzierung (IFRS 16) auch die finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen (unter anderem Immobilien und Flugzeuge) des Konzerns umfassen.

Ende 2018 lag die Kennzahl bei 1,8. Damit lag sie zwar 0,3 Punkte höher als im Vorjahr (Vorjahr: 1,5), jedoch weiterhin komfortabel im Zielkorridor eines Verschuldungsgrads von unter 3,5.

T011 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA¹⁾

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ²⁾	3.242	2.637	23
Pensionsrückstellungen	5.865	5.116	15
Adjusted Net Debt	9.107	7.753	17
Adjusted EBIT	2.836	2.969	-4
Abschreibungen	2.180	2.040	7
Adjusted EBITDA	5.016	5.009	0
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	1,8	1,5	17

¹⁾ Die dargestellten Kennzahlen für 2017 und 2018 enthalten Effekte aus der Erstanwendung neuer Rechnungslegungsstandards und weiteren Veränderungen in der Rechnungslegung. Details befinden sich auf ➔ S. 29 f. des vorliegenden Geschäftsberichts.

²⁾ Zur Ermittlung der Nettokreditverschuldung wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung ➔ S. 38.

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Ein integriertes Risikomanagement, insbesondere für die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken, dient dazu, kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group zu minimieren. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet. ➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 61 ff., Konzernanhang, Erläuterung 44, S. 164 ff.**

Vielfältige Finanzierungsformen sichern Liquidität

Durch einen optimalen Finanzierungsmix werden die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert. Dabei soll auch in Zukunft der Großteil der Flugzeugflotte finanziell unbelastet und in uneingeschränktem Eigentum der Lufthansa Group verbleiben, um die hohe finanzielle und operative Flexibilität zu erhalten.

T012 LUFTHANSA BEWERTUNG DURCH DIE RATINGAGENTUREN

Standard & Poor's (Juni 2018) ¹⁾	Langfristig: BBB- Kurzfristig: A-3 Ausblick: Positiv	Moody's Investors Service (September 2018) ¹⁾	Langfristig: Baa3 Kurzfristig: N/A Ausblick: Stabil	Scope Ratings (Juni 2018) ¹⁾	Langfristig: BBB- Kurzfristig: S-2 Ausblick: Positiv
Stärken		Stärken		Stärken	
+	Eine der weltweit führenden Fluggesellschaften mit einem der weltweit größten Streckennetze und einer hervorragenden Wettbewerbsposition; starke Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien	+	Eine der größten Fluggesellschaften weltweit und eine führende Position im europäischen Airline-Sektor mit einem geografisch stark diversifizierten Streckennetz; Eurowings-Strategie im Punkt-zu-Punkt-Verkehr unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit	+	Umfassendes, weltweites Streckennetz, Mitglied in der globalen Airline-Allianz Star Alliance sowie ein hoher Anteil an Geschäftsreisenden mit starker Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien
+	Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland; regionale Marken sind gut etabliert	+	Robustes Geschäftsprofil mit diversifizierten Geschäftsbereichen verringert die Abhängigkeit von der Volatilität im Passagier- und Frachtgeschäft	+	Führende Marktposition im Heimatmarkt Deutschland; Wettbewerbsvorteil im hochwertigen Langstreckengeschäft
+	Neben dem Passagiergeschäft gut diversifiziertes Geschäftsprofil mit führender Marktposition in den Bereichen der Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie im Airline-Catering führt zu einer Stabilität des Ergebnisses der Lufthansa Group	+	Vielfalt an Geschäftsbereichen; Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering liefern stabile Ergebnisbeiträge	+	Diversifizierung (Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering) mit starker Marktstellung reduziert zyklische Risiken im Passagier- und Frachtgeschäft
+	Starke Liquiditätsausstattung	+	Starke Liquiditätsausstattung	+	Solide Liquiditätsausstattung
Schwächen		Schwächen		Schwächen	
-	Kostenposition als Wettbewerbsnachteil	-	Profitabilität der Fluggesellschaft hängt von externen Faktoren wie Treibstoffpreisen und wirtschaftlicher Entwicklung innerhalb Europas ab	-	Zyklizität der Luftfahrtbranche; Profitabilität der Lufthansa Group geringer als bei den Wettbewerbern
-	Stark kapitalintensives Geschäftsmodell	-	Marktposition wird im Langstreckengeschäft durch Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und im Kurzstreckengeschäft durch Billigfluglinien angegriffen	-	Kostenvorteile könnten unter Konkurrenzdruck erodieren

¹⁾ Jüngster Bericht.

Die wesentlichen Finanzierungsinstrumente umfassen zum einen Flugzeugfinanzierungen und zum anderen unbesicherte Finanzierungen wie beispielsweise Schuldscheindarlehen und börsennotierte Anleihen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken, die eine zusätzliche Liquiditätsreserve darstellen. Zum 31. Dezember 2018 betragen diese Kreditlinien insgesamt 849 Mio. EUR (Vorjahr: 885 Mio. EUR) und wurden nicht in Anspruch genommen.

Für den Konzern soll jederzeit eine Liquidität von mindestens 2,3 Mrd. EUR aufrechterhalten werden, um insbesondere in Zeiten schwankender Kunden- und Finanzmärkte die Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken für die Lufthansa Group jederzeit beherrschen zu können.

Im Jahr 2018 wurden insgesamt zwei Japanese-Operating-Lease (JOLCO)-Transaktionen abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel in Höhe von insgesamt 243 Mio. EUR zu günstigen Konditionen aufgenommen. Diese JOLCO-Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von rund elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Die Deutsche Lufthansa AG hat im September 2018 ihr EMTN-Programm (Euro Medium Term Note-Programm oder Debt Issuance Program) erneuert. Dieses Programm ermöglicht es, Kapitalmarktanleihen innerhalb kürzester Zeit zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet. Im Jahr 2018 wurde jedoch keine Anleihe begeben.

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im abgelaufenen Jahr nicht. Verschiedene Gesellschaften der Lufthansa Group haben jedoch eine Reihe von Miet- oder Operating-Lease-Verträgen abgeschlossen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um das Leasing von Flugzeugen und die Anmietung von Gebäuden. ➤ **Konzernanhang, Erläuterung 20, S. 134 ff.**

Flotte und Streckennetz

Flotte wurde 2018 deutlich erweitert. | Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster ab. | Flottengröße kann flexibel an Nachfrageschwankungen angepasst werden. | Umfangreiches Streckennetz wird kontinuierlich optimiert.

FLOTTE

Flotte wird ausgebaut und modernisiert

Zum Jahresende 2018 bestand die Flotte der Lufthansa Group aus 763 Flugzeugen. Gegenüber Vorjahr wuchs die Flotte um 35 Flugzeuge.

Dabei stießen 29 neue Flugzeuge (sechs Airbus A359, sechs A320neo, zwei A320ceo, 13 Bombardier CS 300 und zwei Boeing 773), elf gebrauchte Flugzeuge und sechs geleaste Flugzeuge zur Flotte hinzu. Demgegenüber wurden im Jahr 2018 acht Flugzeuge verkauft und für drei Flugzeuge die Leasingvereinbarung beendet.

Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt 11,9 Jahre (Vorjahr: 11,4 Jahre).

Ende 2018 standen 195 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Im Geschäftsjahr 2019 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von bis zu 32 Flugzeugen.

T013 FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

	Auslieferungszeitraum
Langstreckenflotte	
34 Boeing 777X	2020 bis 2025
2 Boeing 777-300ER	2019
2 Boeing 777F	2019
13 Airbus A350	2019 bis 2023
2 Airbus A330-300	2019
Kurzstreckenflotte	
133 Airbus A320neo-Familie	2019 bis 2025
7 Airbus A320ceo	2019
2 Bombardier C Series	2019

T014 KONZERNFLOTTE - BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings (EW) inklusive Brussels Airlines und Germanwings sowie Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2018

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	EW	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.2017	Zugänge 2019 bis 2025	Zusätzliche Optionen
Airbus A319	30	5	7	73		115	26	13	+1		
Airbus A320	88	28	23	83		222	27	7	+13	92	17
Airbus A321	63	9	6	5		83	2		+1	48	
Airbus A330	18	16		22		56	8	8	+4	2	
Airbus A340	33	9		2		44			-7		
Airbus A350	12					12			+6	13	30
Airbus A380	14					14			-		
Boeing 747	32					32			-		
Boeing 767			6			6			-		
Boeing 777		10	6		7 ¹⁾	23	4		+5	38	18
Boeing MD-11F					12	12			-		
Bombardier CRJ	35					35			-		
Bombardier C Series		28				28			+13	2	30
Bombardier Q Series			18	20		38		20	-		
Embraer	26		17			43			-		
Fokker F100						0			-1		
Flugzeuge gesamt	351	105	83	205	19	763	67	48	+35	195	95

¹⁾ Davon zwei Flugzeuge in quotaler Zuordnung, operiert von AeroLogic.

Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster

Der Großteil der Flotte besteht aus Flugzeugen von Airbus und Boeing. Auf Kurz- und Mittelstrecken werden außerdem Flugzeuge von Bombardier und Embraer eingesetzt. Im Rahmen der Flottenstrategie wurde die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster zur Komplexitätsreduzierung konzernübergreifend bereits kontinuierlich reduziert. Durch die Ausflottung der letzten Fokker 100 wurde die Anzahl der verwendeten Flugzeugtypen von 23 zum Jahresende 2017 auf 22 zum Jahresende 2018 reduziert. 77% der Flotte befinden sich im unbelasteten Eigentum der Lufthansa Group. Insgesamt befinden sich 90% der Flotte im Eigentum, 10% sind geleast. Gegenüber dem Leasing ist das Eigentum grundsätzlich kostengünstiger und gewährt eine höhere Flexibilität, sodass der Anteil an geleasten Flugzeugen innerhalb der Flotte relativ gering ist. Um flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig anpassen zu können, können abgeschriebene Flugzeuge, die sich im Eigentum der Lufthansa Group befinden, kurzfristig länger betrieben oder vor dem geplanten Phase-out stillgelegt werden. Zusätzlich werden bei Neuanschaffungen im Fall von Opportunitäten auch gebrauchte Flugzeuge in Erwägung gezogen.

STRECKENNETZ

Streckennetz wird erweitert und optimiert

Die Network Airlines bieten ihren Kunden im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Drehkreuze in Frankfurt, München, Zürich und Wien. Dieses wird durch die komplementären Streckennetze der Allianz- und Joint Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings stellt ein umfassendes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bereit, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus.

Insgesamt bedienten die Airlines der Lufthansa Group im Sommerflugplan 2018 ein Streckennetz von 343 Destinationen in 103 Ländern.

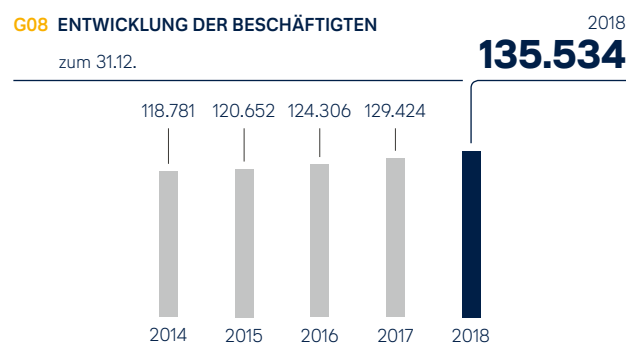
Mitarbeiter

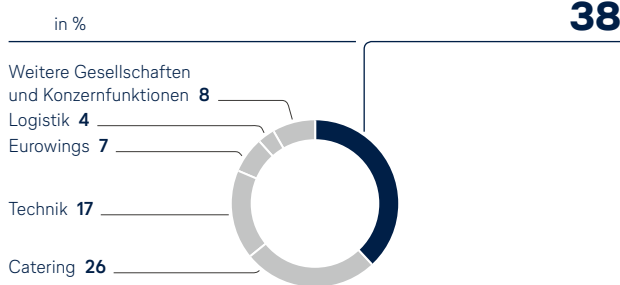
Lufthansa Group ist mit weltweit mehr als 135.500 Mitarbeitern ein global aufgestellter Konzern. | Prozessorientierte Neuausrichtung soll Ende 2019 abgeschlossen sein. | Umfassender Diversity-Ansatz stärkt Wettbewerbsfähigkeit. | Langfristiger Tariffrieden mit den Sozialpartnern ermöglicht nachhaltigen Erfolg.

Lufthansa Group beschäftigt mehr Mitarbeiter

Zum Jahresende 2018 waren bei der Lufthansa Group weltweit 135.534 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 129.424). Damit stieg die Zahl der Beschäftigten um 5%. 72.716 Mitarbeiter arbeiteten in Deutschland (Vorjahr: 69.142). Dies entspricht 54% der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 53%).

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft unverändert bei 41,5 Jahren. Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 12,7 Jahre (Vorjahr: 14,6). 29% der Mitarbeiter arbeiteten 2018 in Teilzeit. Die Fluktuation lag bei 14% (Vorjahr: 13%).



G09 MITARBEITER NACH GESCHÄFTSFELDERN NETWORK AIRLINES

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group weltweit mehr als neun verschiedene Einstiegsmöglichkeiten für Schüler und Studenten angeboten. In den 26 Ausbildungsberufen der Lufthansa Group waren zum Jahresende 1.087 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.101).

Kulturelle und strukturelle Transformation wird weiter vorangetrieben

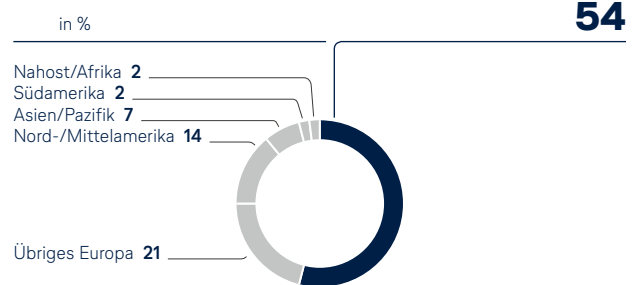
Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maß von den Ideen, der Kompetenz, der Begeisterung, dem Engagement und der Gesundheit ihrer Mitarbeiter ab. Aus der seit 2015 jährlich durchgeführten gruppenweiten Mitarbeiterbefragung geht hervor, dass das Mitarbeiterengagement im Berichtsjahr durch gezielte Maßnahmen angestiegen ist. Der sogenannte Engagement Index hat sich gegenüber Vorjahr erneut um 0,1 Punkte auf 2,2 verbessert. Weitere Informationen zu Mitarbeiterbelangen finden sich im [Zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht, S. 206 ff.](#)

Die Entwicklungs- und Weiterbildungsangebote zur Steigerung der Mitarbeiter- und Kundenorientierung werden stetig erweitert. Im Berichtsjahr wurden die Initiativen zur besseren Sichtbarkeit von Talenten weiter gestärkt. Erstmals durchgeführt wurde das interne Talentprogramm „Makers of Tomorrow“, für das weltweit mehr als 1.200 Bewerbungen von Mitarbeitern unterhalb der Leitungsebene eingegangen sind.

Seit Anfang 2016 wird die Lufthansa Group sukzessive prozessorientiert ausgerichtet. Dabei werden Verantwortungen gebündelt und Hierarchien reduziert. Diese Neuausrichtung soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

Vielfalt wird dauerhaft gefördert

Die Lufthansa Group verfolgt einen umfassenden Diversity-Ansatz, bei dem Vielfalt im Hinblick auf Geschlecht, Demografie und Internationalität im Sinne einer Durchmischung von Perspektiven und einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit verstanden wird.

G10 MITARBEITER NACH REGIONEN DEUTSCHLAND

Vor dem Hintergrund der Umsetzung des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst wurden anspruchsvolle Ziele benannt.

Über die gesetzlich geforderte Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und auf den ersten beiden Führungsebenen hinaus haben sich die Gesellschaften der Lufthansa Group eine gemeinsame Zielgröße gesetzt. Zu deren Erreichen trägt jede Gesellschaft unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen ihren Teil bei.

Im Jahr 2016 hat die Lufthansa Group diesbezügliche Zielgrößen mit einer Frist zur Erreichung bis zum 31. Dezember 2021 festgelegt. Für die Deutsche Lufthansa AG wurde der Zielwert für den Vorstand auf 30% sowie für die Führungsebenen unterhalb des Vorstands auf 20% für die Führungsebene 1 beziehungsweise 30% für die Führungsebene 2 festgelegt. Für die Lufthansa Group wurde der Zielwert für die Führungsebene 1 auf 18% beziehungsweise 24% für die Führungsebene 2 festgelegt.

Um diese Zielwerte zu erreichen, wurde das konzernweite Angebot zur Talentförderung durch weitere, genderspezifische Maßnahmen und Programme ergänzt.

Die Lufthansa Group wird ihre Anstrengungen weiter intensivieren, um auch in Zukunft ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben, insbesondere mit dem Fokus auf modernen und flexiblen Arbeitsbedingungen und Familienvereinbarkeit sowie mit einem systematischen Talent-Management. Die Verankerung der Diversity-Ziele in der Führungsverantwortung gehört dabei zum Selbstverständnis der Lufthansa Group.

[Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht, S. 206 ff.](#)

Tarifstrukturen werden erfolgreich weiterentwickelt

Ziel der Lufthansa Group ist es, gemeinsam mit den Tarifpartnern langfristige und wirtschaftlich tragfähige Vereinbarungen zu schließen. Dies ermöglicht nachhaltigen Erfolg sowie Planbarkeit und Sicherheit, sowohl für das Unternehmen als auch für seine Beschäftigten.

Im Februar 2018 haben die Lufthansa Group und die Gewerkschaft ver.di für die rund 28.000 Bodenmitarbeiter von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und der LSG Group in Deutschland langfristige Tarifverträge geschlossen. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten, vom 1. Januar 2018 bis zum 30. September 2020.

Im Mai 2018 ist bei Austrian Airlines die Einigung auf einen neuen, wettbewerbsfähigen Kollektivvertrag für rund 4.000 Cockpit- und Kabinenmitarbeiter mit einer Laufzeit bis 2022 gelungen.

Auch die Tarifstrukturen von Eurowings wurden gemeinsam mit den Tarifpartnern wesentlich weiterentwickelt. So wurde im Juli 2018 eine neue Vereinbarung mit der Vereinigung Cockpit für zukünftige Cockpit-Mitarbeiter der Germanwings GmbH erzielt. Für die über 300 Cockpit- und Kabinenbeschäftigten der Eurowings Europe GmbH konnte erstmals ein Kollektivvertrag in Österreich abgeschlossen werden. Für die rund 200 Cockpit-Mitarbeiter der LGW wurde im Rahmen einer Schlichtung ein neuer Vergütungstarifvertrag entwickelt. Außerdem konnten die Beschäftigungs- und Vergütungsstrukturen von über 1.600 Kabinenbeschäftigten der Eurowings GmbH und der Germanwings GmbH gemeinsam mit der Gewerkschaft UFO weiterentwickelt sowie ein neuer Tarifvertrag „Teilzeit“ abgeschlossen werden.

Forschung und Entwicklung

Die Lufthansa Group und ihre Konzerngesellschaften arbeiten sowohl individuell als auch geschäftsfeldübergreifend fortlaufend an Produktinnovationen sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Diese Aktivitäten werden teilweise zentral koordiniert. Der Großteil wird jedoch, bedingt durch die unterschiedlichen Tätigkeitsschwerpunkte, dezentral in den Geschäftsfeldern betrieben.

Die jeweiligen Aktivitäten zur Entwicklung neuer Dienstleistungen und Produkte sind in den Kapiteln der [Geschäftsfelder](#), S. 41 ff., beschrieben.

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group und ihre Geschäftsfelder unterliegen zahlreichen komplexen rechtlichen und regulatorischen Vorschriften. Die formalen Anforderungen an das Unternehmen nehmen kontinuierlich zu. Dies gilt für Regulierungen aus verschiedenen Bereichen wie zum Beispiel dem des Finanzrechts, des Daten- und Verbraucherschutzrechts, aber auch für allgemeine Anforderungen zur Vermeidung von Haftungsrisiken. Besonders relevant für die Lufthansa Group sind

hierbei operative Beschränkungen wie Nachtflugverbote an zahlreichen Flughäfen, der Verbraucherschutz, der EU-Emissionshandel, nationale Luftverkehrssteuern sowie von Luftfahrtgesellschaften zu tragende Luftsicherheitskosten, Embargovorschriften, die Verwirklichung des Single European Sky sowie fehlende Wettbewerbsregeln auf globaler Ebene, wie sie in anderen Branchen durch die Welt handelsorganisation (WTO) vorgegeben werden.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Lage

Globale Wirtschaftsdynamik hat sich etwas abgeschwächt. | Deutsche Wirtschaft wächst langsamer als Europa insgesamt. | Euro wertet gegenüber allen anderen Hauptwährungen auf. | Kurzfristige Zinsen bleiben auf niedrigem Niveau. | Ölpreise schwanken deutlich.

Weltwirtschaft wächst langsamer

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich vor allem aufgrund einer schwächeren Entwicklung in Europa im Jahr 2018 etwas verlangsamt. Gegenüber Vorjahr sank es von 3,3% auf 3,2%. Gegen diesen Trend stieg die Wachstumsrate in Nordamerika auf 2,8% (Vorjahr: 2,3%). Das stärkste Wachstum verzeichnete die Region Asien/Pazifik mit einem Plus von 4,9% (Vorjahr: 5,1%). Dort wuchs die chinesische Wirtschaft um 6,6% (Vorjahr: 6,9%). In Europa lag das Wirtschaftswachstum bei 2,0% (Vorjahr: 2,7%). Die deutsche Wirtschaft wuchs um 1,5% (Vorjahr: 2,5%) und damit langsamer als die europäischen Nachbarländer.

T015 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

in %	2018 ¹⁾	2017	2016	2015	2014
Welt	3,2	3,3	2,6	3,0	2,9
Europa	2,0	2,7	2,0	2,4	2,0
Deutschland	1,5	2,5	2,2	1,5	2,2
Nordamerika	2,8	2,3	1,5	2,7	2,5
Südamerika	1,5	1,9	-0,2	0,4	1,4
Asien/Pazifik	4,9	5,1	4,7	4,9	4,8
China	6,6	6,9	6,7	6,9	7,3
Naher Osten	2,4	1,4	4,0	2,4	2,7
Afrika	3,2	3,4	1,9	3,1	2,7

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2019.

¹⁾ Prognosewerte.

Euro wertet gegenüber anderen Hauptwährungen auf

Der Euro wertete im Jahresdurchschnitt gegenüber allen anderen Hauptwährungen auf. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar lag um 5% über dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem Britischen Pfund wertete der Euro im Jahr 2018 um durchschnittlich 1% auf. Gegenüber dem Japanischen Yen verteuerte sich der Euro um 4%. Auch gegenüber dem Chinesischen Renminbi und dem Schweizer Franken wertete der Euro um 3% beziehungsweise 5% auf.

T016 WÄHRUNGSENTWICKLUNG¹ EUR zu Fremdwährung

	2018	2017	2016	2015	2014
USD	1,1800	1,1194	1,1062	1,1093	1,3263
JPY	130,33	125,46	120,05	134,25	140,33
CHF	1,1548	1,1022	1,0899	1,0675	1,2145
CNY	7,8083	7,5955	7,3491	6,9697	8,1742
GBP	0,8848	0,8745	0,8168	0,7259	0,8059

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Kurz- und langfristige Zinsen entwickeln sich uneinheitlich

Die kurzfristigen Zinssätze lagen im Euroraum 2018 weiter auf historisch niedrigem Niveau. So betrug der durchschnittliche 6-Monats-Euribor -0,27% (Vorjahr: -0,26%). Im langfristigen Bereich war im Jahresvergleich hingegen ein deutlicher Anstieg des durchschnittlichen 10-Jahres-Euro-Swaps von 0,81% auf 0,96% zu verzeichnen. Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, blieb im Geschäftsjahr 2018 konstant bei 2,0%.

T017 ZINSENTWICKLUNG in %

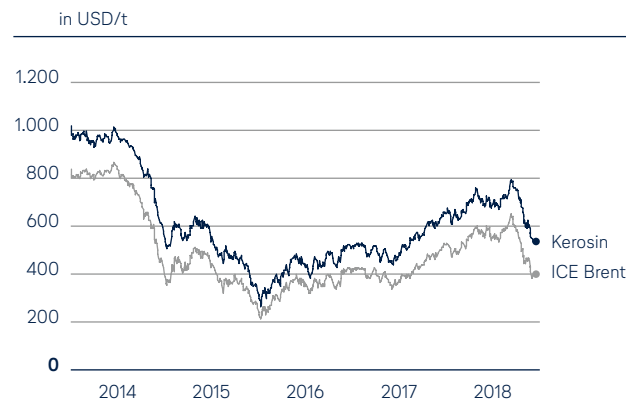
Instrument	2018	2017	2016	2015	2014
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	-0,27	-0,26	-0,17	0,05	0,31
6-Monats-Euribor Jahresendwert	-0,24	-0,27	-0,22	-0,04	0,17
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	0,96	0,81	0,53	0,88	1,46
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	0,81	0,89	0,66	1,00	0,81

Quelle: Bloomberg.

Entwicklung des Ölpreises ist sehr volatil

Das Jahr 2018 war mit Preisen zwischen 50,47 USD/bbl und 86,29 USD/bbl von einer hohen Ölpreisvolatilität gekennzeichnet. Im Gesamtjahr 2018 lag der Durchschnittspreis bei 71,61 USD/bbl und damit 31% über dem Vorjahresniveau. Zum Jahresende 2018 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 53,80 USD (Jahresende 2017: 66,87 USD). Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2018 innerhalb einer Bandbreite von 11,09 USD/bbl und 20,94 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 15,10 USD/bbl und damit 26% höher als im Vorjahr. Zum Jahresende betrug er 13,93 USD/bbl (Jahresende 2017: 14,09 USD/bbl).

G11 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Branchenentwicklung

Luftfahrt bleibt eine strukturell stark wachsende Branche. | Branchenweite Ergebnisentwicklung leidet unter steigenden Kosten. | Luftfrachtmarkt wächst das zweite Jahr in Folge. | MRO-Markt profitiert von Wachstum des globalen Luftverkehrs. | Airline-Catering-Branche wächst in allen bedienten Segmenten.

Die Entwicklung der Luftverkehrsbranche hat Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung aller Geschäftsfelder der Lufthansa Group – unmittelbar auf die Fluggesellschaften und mittelbar durch den Einfluss auf die Nachfrage der maßgeblichen Kundengruppen der Aviation Services. Der Konzern überwacht die Branchenentwicklung stetig, um falls notwendig schnell auf eine Veränderung der Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Globaler Passagierverkehr wächst weiterhin stark

Das anhaltende globale Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen aus. Gemäß Berechnungen der IATA stiegen die weltweit verkauften Passagierkilometer im Jahr 2018 um 7%. Damit liegt das Wachstum im Jahr 2018 auf dem Niveau der durchschnittlichen Wachstumsrate der vergangenen fünf Jahre.

Regional zeigt sich erneut ein differenziertes Bild. Fluggesellschaften aus der Region Asien/Pazifik weisen mit 9% das höchste Wachstum an verkauften Passagierkilometern aus. Für die europäischen Airlines liegt die Wachstumsrate bei 7%. Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften ist gemäß den Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um 1% gesunken.

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA um -0,9% (Vorjahr: -0,8%).

Der europäische Markt für Flugreisen war im Jahr 2018 deutlich von der Marktkonsolidierung infolge der Insolvenz von Air Berlin geprägt. Die dadurch entstandene Kapazitätslücke wurde in Europa sukzessive geschlossen und ist mittlerweile überkompensiert. Zudem war der Sommer durch infrastrukturelle Engpässe in der gesamten Luftfahrtbranche gekennzeichnet, sodass die Zahl gestrichener und verspäteter Flüge branchenweit deutlich stieg.

In Nordamerika zahlen sich die Marktkonsolidierung und die Kapazitätsdisziplin der Marktteilnehmer, insbesondere innerhalb der drei großen kommerziellen Joint Ventures, nach wie vor aus. Allerdings ist das Wachstum von Low-Cost-Anbietern auf der Langstrecke spürbar und fällt im Vergleich zu anderen Verkehrsgebieten auf dem Nordatlantik überproportional stark aus. Das Angebot an Transatlantikverbindungen aus Deutschland, das durch den Marktaustritt von Air Berlin weggefallen ist, wurde jedoch noch nicht vollständig ersetzt.

Auf Strecken nach Asien ist das Wachstum der staatlichen Fluggesellschaften aus der Golf- und Bosphorusregion im Vergleich zum Vorjahr weiterhin moderat und liegt deutlich unter den sehr hohen Wachstumsraten der Vergangenheit.

T018 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT 2018

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	7	3
Nordamerika	5	7
Mittel- und Südamerika	6	6
Asien/Pazifik	9	2
Mittlerer Osten	4	4
Afrika	2	-1
Industrie	7	4

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2018).

Ergebnisrückgang für globale Airline-Industrie erwartet

Die Ergebnisentwicklung in der Branche konnte nicht mit dem starken Wachstum der Passagierzahlen mithalten. Die International Air Transportation Association (IATA) erwartet für die weltweite Airline-Industrie einen Rückgang des Nettogewinns auf 32,3 Mrd. USD im Jahr 2018 (Vorjahr: 37,7 Mrd. USD), vor allem aufgrund steigender Treibstoff- und Lohnkosten. In der regionalen Betrachtung wird für Nordamerika mit 14,7 Mrd. USD der höchste Nettogewinn erwartet. Für die europäischen Fluggesellschaften wird ein Nettogewinn von 7,5 Mrd. USD prognostiziert.

Luftfracht bleibt Wachstumsbranche

Das weltweite Luftfrachtaufkommen ist im Jahr 2018 um 4% gestiegen. Damit wuchs das weltweite Frachtgeschäft nicht so stark wie das Passagiergeschäft. Das größte Wachstum erzielten Frachtfluggesellschaften aus Nordamerika mit 7%. Für europäische Anbieter lag die Wachstumsrate bei 3%.

Die Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr sind gemäß Schätzungen der IATA um 10,0% angestiegen (Vorjahr: 8,1%).

Der globale Luftfrachtmarkt entwickelte sich damit zwei Jahre in Folge positiv, allerdings schwächte sich das Wachstum gegen Jahresende hin ab. Die Wettbewerbssituation im globalen Luftfrachtmarkt ist weiterhin intensiv. Wettbewerber von Lufthansa Cargo sind andere Fluggesellschaften mit bedeutenden Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen ihrer Langstreckenflotten, Airlines mit einem Mix aus Fracht- und Passagierflugzeugen sowie reine Betreiber von Frachtflugzeugen.

MRO-Bereich profitiert weiterhin von Wachstum im Luftverkehr

Mit dem Wachstum des globalen Luftverkehrs steigt auch die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO). Gegenüber dem Vorjahr wird erwartet, dass sich das Volumen des MRO-Markts für kommerzielle Flugzeuge zum Jahresende 2018 um 8% auf rund 86 Mrd. USD erhöht hat. In der Region Asien/Pazifik wird prognostiziert, dass das Wachstum mit 13% auf 28 Mrd. USD besonders stark ausfiel. Die Region EMEA (Europa/Mittlerer Osten/Afrika) verzeichnete mit voraussichtlich 7% ebenfalls ein deutliches Wachstum bei einem Marktvolumen von 33 Mrd. USD. Das Marktvolumen stieg in der Region Amerika hingegen nur um geschätzte 5% auf 25 Mrd. USD an. Die angespannte Supply-Chain-Situation im Triebwerksbereich stellte im Jahr 2018 weiter den gesamten MRO-Markt vor schwierige Herausforderungen, da Zulieferer dringend benötigte Materialien zum Teil nicht rechtzeitig liefern konnten.

Wesentliche Wettbewerber von Lufthansa Technik sind Flugzeug-, Triebwerks- und Gerätehersteller, Erstausrüster (OEM) und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften sowie unabhängige Anbieter. Aufgrund hoher Entwicklungskosten und einer geringen Erlösbeteiligung aus Flugzeugverkäufen haben insbesondere die OEM ein Interesse daran, ihren Anteil am Instandhaltungsgeschäft auszuweiten. Infolgedessen erschweren sie unabhängigen MRO-Betrieben den Zugang zu ihrem geistigen Eigentum, unter anderem durch die restriktive Vermarktung der für die Wartung ihrer Produkte notwendigen Lizenzen sowie die Herausgabe von Wartungshandbüchern mit zunehmend geringem Mindestinhalt. Aber auch im Bereich der Digitalisierung ist ein gestiegenes Interesse seitens der Flugzeughersteller am MRO-Markt festzustellen, welche durch digitale Plattformen versuchen, sich zwischen die Airlines und die MRO-Betriebe zu drängen.

Catering-Markt wächst in allen bedienten Segmenten

Die von der LSG Group bedienten Marktsegmente Flugverkehr, Zugverkehr und Einzelhandel sind auch im Jahr 2018 gewachsen. Bei den Fluggesellschaften findet nach wie vor eine Verschiebung von kostenfreiem Service zu Bordverkauf statt; gleichzeitig steigen die Ansprüche an klassisches Catering als Differenzierungsmerkmal auf Langstrecken und in Premium-Klassen. Die bevorstehende Liberalisierung des europäischen Zugmarktes im Jahr 2020 zwingt die Betreiber bereits jetzt, ihre Positionierung auch über den Bordservice aufzuwerten. Der Einzelhandel verbucht, insbesondere im Bereich verzehrfertiger Produkte, unverändert Zuwachsraten.

Geschäftsverlauf

Ergebnis der Lufthansa Group allein aufgrund von Verlusten bei Eurowings unter dem Rekordwert des Vorjahres. | Ergebnis der Network Airlines und Aviation Services über Vorjahr. | Network Airlines kompensieren höhere Treibstoffkosten durch Kostensenkungen und profitables Wachstum. | Eurowings von einmaligen Integrationsaufwendungen für die Einflottung der von Air Berlin übernommenen Flugzeuge belastet.

ÜBERBLICK ÜBER DEN GESCHÄFTSVERLAUF

Lufthansa Group wächst 2018 weiterhin deutlich

Die Lufthansa Group verzeichnete im Geschäftsjahr 2018 erneut ein starkes Wachstum. Mit insgesamt 142 Millionen wurden so viele Passagiere wie nie zuvor mit den Airlines der Lufthansa Group befördert. Ebenso erreichten Angebot, Absatz und Sitzladefaktor neue Höchstwerte.

Die Umsatzerlöse stiegen bereinigt um die Effekte der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15 (Erlöse aus Kundenverträgen) um 6%. Das Adjusted EBIT des Konzerns verzeichnete einen Rückgang um 4% gegenüber Vorjahr auf 2.836 Mio. EUR (Vorjahr: 2.969 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 0,4 Prozentpunkte auf 7,9%. Auf vergleichbarer Basis, jeweils bereinigt um Veränderungen in der Rechnungslegung, lag das Adjusted EBIT bei 2.714 Mio. EUR und damit 9% unter Vorjahr.

Verantwortlich für den Ergebnisrückgang waren Verluste bei Eurowings, die vor allem im Zusammenhang mit hohen einmaligen Integrationsaufwendungen für die Einflottung von Flugzeugen standen, die von Air Berlin übernommen worden waren.

Die Ergebnisse der Network Airlines und Aviation Services lagen hingegen über Vorjahr. Die Network Airlines konnten höhere Treibstoffkosten und gestiegene Aufwendungen aufgrund von Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb durch deutliche Stückkostensenkungen und profitables Wachstum mehr als ausgleichen.

Starke Bilanz wichtige Voraussetzung für strategische Weiterentwicklung

Auch am Jahresende 2018 weist die Lufthansa eine starke Bilanz auf. Der Verschuldungsgrad lag mit 1,8 weiterhin deutlich unter der Obergrenze des angestrebten Zielkorridors von 3,5.

Die bilanzielle Stärke ermöglicht dem Konzern fortgesetzte Investitionen in seine strategische Weiterentwicklung. So wurden im Jahr 2018 umfangreiche Produktinnovationen in der Luft und am Boden eingeführt, unterstützt durch die weitere Modernisierung der Flotte. Mit der Integration wesentlicher Teile der ehemaligen Air Berlin-Flotte schloss Eurowings einen wesentlichen Schritt zur weiteren Konsolidierung des europäischen Markts ab. Durch den Abschluss eines neuen Tarifvertrags mit den Bodenmitarbeitern konnte außerdem ein langfristiger Tariffrieden sichergestellt werden.

WESENTLICHE EREIGNISSE

Langfristiger Tariffrieden wurde mit ver.di geschlossen

Am 7. Februar 2018 haben die Lufthansa Group und die Gewerkschaft ver.di für die rund 28.000 Bodenmitarbeiter von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und der LSG Group in Deutschland langfristige Tarifverträge geschlossen. Der Vergütungstarifvertrag sieht eine Erhöhung der Vergütung von insgesamt 4,9% bis zu 6,1% innerhalb von 33 Monaten vor. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit vom 1. Januar 2018 bis zum 30. September 2020.

Carsten Spohr ist für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden bestellt

Am 14. März 2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG Carsten Spohr für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden bestellt. Der Vertrag von Carsten Spohr, der seit 2011 Mitglied im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG und seit 2014 dessen Vorsitzender ist, wurde bis Ende Dezember 2023 verlängert. ➔ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 13.**

Modernisierung der Flotte wird vorangetrieben

Am 7. Mai 2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG der Bestellung von bis zu insgesamt 16 weiteren Flugzeugen zugestimmt. Die Bestellung umfasst zwei Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 777-300ER für SWISS, zwei B777F für Lufthansa Cargo und bis zu zwölf Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge der Airbus A320-Familie. Die Auslieferung ist sukzessive bis 2022 geplant.

Am 28. September 2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG dem Kauf von 27 Flugzeugen vom Typ A320neo und A321neo zugestimmt. Die Flugzeuge sollen in den Jahren 2023 und 2024 ausgeliefert werden. Der Listenpreis beträgt 3 Mrd. USD. ➤ **Geschäftsfeld Network Airlines, S. 41 ff.**

Karl-Ludwig Kley übernimmt Aufsichtsratsvorsitz der Deutschen Lufthansa AG

Am 8. Mai 2018 hat sich der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Anschluss an die Hauptversammlung in seiner neuen Zusammensetzung zu seiner konstituierenden Sitzung getroffen. Karl-Ludwig Kley wurde erneut zum Vorsitzenden gewählt. Zu seiner Stellvertreterin wurde erneut Christine Behle gewählt. Die neuen Mitglieder der Kapitalseite wurden zuvor von den Aktionären in das Gremium gewählt. ➤ **Bericht des Aufsichtsrats, S. 5 ff.**

Vorstand der Deutschen Lufthansa AG wird erweitert

Am 4. Dezember 2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG die Erweiterung des Vorstands um das neue Ressort Airline Resources & Operations Standards ab Januar 2019 beschlossen. Damit werden maßgebliche Funktionen wie Flottenmanagement, Flight Operations Standards, Ground Operations Standards, Infrastruktur und Systempartner sowie Konzernsicherheit auf Vorstandsebene gebündelt.

Die Verantwortung für das neue Ressort wird Detlef Kayser, bislang Executive Vice President Strategy and Fleet, übernehmen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2021. Das Vorstandsressort Eurowings und Aviation Services unter der Leitung von Thorsten Dirks wird angesichts des ausgeprägten Wachstums und der gestiegenen Bedeutung der Zweitmarke Eurowings zukünftig ausschließlich auf Eurowings fokussiert.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Seit dem 31. Dezember 2018 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzerlöse steigen bereinigt um 6%. | Höhere Treibstoffkosten, Integrationsaufwand bei Eurowings und Kosten für Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb belasten Ergebnisentwicklung. | Striktes Kostenmanagement sichert Adjusted EBIT auf weiterhin hohem Niveau – um 4% unter Vorjahr. | Investitionen von knapp 3,8 Mrd. EUR dienen vor allem der Flottenmodernisierung. | Eigenkapitalquote von 25% unterstreicht bilanzielle Stärke.

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM FINANZREPORTING

Die Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15 (Erlöse aus Kundenverträgen) führt zu wesentlichen Veränderungen im Ausweis einzelner Erlös- und Kostenpositionen in den Geschäftsfeldern Network Airlines und Eurowings. So werden die bisher brutto ausgewiesenen Verkehrserlöse und passagierabhängigen Flughafengebühren in Höhe von 2.257 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2018 nun saldiert ausgewiesen. Außerdem wurden Trainings- und Reisemanagementerträge in Höhe von 359 Mio. EUR aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse umklassifiziert. Entsprechend den gewählten Übergangsvorschriften wurden die Vorjahreszahlen nicht angepasst. Zu Zwecken der Vergleichbarkeit werden die Entwicklungen der betroffenen Ertrags- und Aufwandspositionen sowie daraus abgeleiteter Kennzahlen auch bereinigt, also ohne die Saldierungseffekte im Jahr 2018, dargestellt.

Außerdem werden seit diesem Geschäftsjahr die Kosten von periodisch anfallenden Überholungsarbeiten an Triebwerken als separate Komponente eines Flugzeugs aktiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Damit verbessert sich die Darstellung der Ertrags- und Vermögenslage, die in der Vergangenheit beim Anfall von Triebwerksüberholungen vor allem bei der Betrachtung einzelner Quartale stark von zeitlichen Verschiebungen im Vergleich zum Vorjahr beeinflusst war.

Die geänderte Methodik führt zu wesentlichen Veränderungen im Ausweis einzelner Aufwands- und Ertragspositionen in den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings und Logistik. Sie wird retrospektiv, unter Anpassung der Vergleichszahlen des Vorjahres, vorgenommen.

Die Auswirkungen auf die betroffenen Positionen des Konzernabschlusses in den Geschäftsjahren 2017 und 2018 sind in den nachfolgenden Tabellen und im [Konzernanhang, Erläuterung 2, S. 106 ff.](#), dargestellt.

T019 RESTATEMENTEFFEKTE TRIEBWERKSWARTUNG

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Konsolidierung	Lufthansa Group
Erhöhung Aktivierte Eigenleistungen 2018	-	-	-	470	470
Reduktion Technikaufwand 2018	422	35	22	-489	-10
Erhöhung Abschreibungen 2018	-266	-88	-19	35	-338
Effekt auf Adjusted EBIT 2018	156	-53	3	16	122
Erhöhung Aktivierte Eigenleistungen 2017	-	-	-	332	332
Reduktion Technikaufwand 2017	301	32	38	-386	-15
Erhöhung Abschreibungen 2017	-268	-66	-17	30	-321
Effekt auf Adjusted EBIT 2017	33	-34	21	-24	-4

T020 RESTATEMENTEFFEKTE IFRS 15

	Network Airlines	Eurowings	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Lufthansa Group
Umsatz	-1.670	-587	359	-1.898
davon Verkehrserlöse	-1.670	-587	-	-2.257
Aufwendungen	-1.670	-587	-	-2.257
davon Gebühren	-1.670	-587	-	-2.257

Zum besseren Verständnis wird in den folgenden Erläuterungen ebenfalls aufgezeigt, wie sich einzelne Positionen ohne die Veränderung in der Rechnungslegung, das heißt ohne die Anpassung der Kennzahlen, für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 entwickelt hätten.

ERTRAGSLAGE**Umsatz und Erträge****T021 UMSATZ UND ERTRÄGE**

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	28.103	28.399	-1
Andere Betriebserlöse	7.741	7.180	8
Umsatzerlöse	35.844	35.579	1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	531	438	21
Sonstige operative Erträge ¹⁾	1.753	2.150	-18
Summe operative Erträge	38.128	38.167	0

¹⁾ Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen und Buchgewinne.

Die operativen Erträge des Geschäftsjahres 2018 lagen mit 38.128 Mio. EUR bereinigt um die Umstellungseffekte aus IFRS 15 um 6% über dem Vorjahreswert. Die Umsatzerlöse wuchsen bereinigt ebenfalls um 6%.

Verkehrserlöse steigen bereinigt um 7%

Die Verkehrserlöse sanken auf berichteter Basis um 1% auf 28.103 Mio. EUR (Vorjahr: 28.399 Mio. EUR). Ohne die Gebührensaldierungen durch die Einführung von IFRS 15 lagen die Verkehrserlöse 7% über Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Absatzvolumen im Passagiergeschäft (+9%). Darüber hinaus trugen auch höhere Durchschnittspreise im Frachtgeschäft zum Erlöswachstum bei. Negative Währungseinflüsse konnten so teilweise kompensiert werden.

Um den IFRS 15-Effekt bereinigt stiegen die Verkehrserlöse der Network Airlines um 5% auf 20.877 Mio. EUR. Eurowings verzeichnete einen bereinigten Anstieg von 20% auf 4.118 Mio. EUR. Die Zahl der Fluggäste im Passagiergeschäft insgesamt stieg um 10% auf 142,3 Mio., wobei sich die Kapazitätsauslastung (Sitzladefaktor) im Vorjahresvergleich nochmals um 0,5 Prozentpunkte verbesserte. Auch im Geschäftsfeld Logistik erhöhten sich die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich um 7% auf 2.550 Mio. EUR. In einem positiven Marktumfeld erhöhten sich die Durchschnittserlöse in diesem Geschäftsfeld trotz negativer Währungserlöse um 6,7%.

Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Network Airlines, Eurowings und Logistik finden sich in den Kapiteln

➤ **Geschäftsfelder, S. 41 ff.**

Andere Betriebserlöse bereinigt um 3% gestiegen

Die anderen Betriebserlöse stiegen insbesondere durch die im Rahmen der Erstanwendung des IFRS 15 vorgenommene Umgliederung der Erlöse der AirPlus- und der LAT-Gruppe um 8% auf 7.741 Mio. EUR (Vorjahr: 7.180 Mio. EUR). Um diesen Effekt bereinigt liegt die Steigerung bei 3%. Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete andere Betriebserlöse in Höhe von 3.812 Mio. EUR (+7%), Catering 2.499 Mio. EUR (-2%) und die Weiteren Gesellschaften (inklusive der AirPlus- und LAT-Erlöse) 648 Mio. EUR (+141%). Die fliegenden Gesellschaften trugen 782 Mio. EUR (-1%) zu den anderen Betriebserlösen bei, insbesondere durch Erträge aus Kundenbindungsprogrammen, Abfertigungsleistungen und Bordverkauf.

Umsatzerlöse liegen bereinigt 6% über Vorjahr

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse auf berichteter Basis um 1% auf 35.844 Mio. EUR (Vorjahr: 35.579 Mio. EUR). Bereinigt um die Erstanwendung des IFRS 15 lagen die Umsatzerlöse 6% über Vorjahr.

Weiterführende Informationen zur Aufteilung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern finden sich in der ➤ **Segmentberichterstattung, S. 157 ff.**

Bestandsveränderungen und sonstige aktivierte Eigenleistungen erhöhen sich um 21%

Die erstmalige Kapitalisierung von Großüberholungsereignissen von Triebwerken, die konzernintern durch den Geschäftsbereich Technik durchgeführt wurden, erhöhte die sonstigen aktivierten Eigenleistungen im Jahr 2018 um 470 Mio. EUR. Bezogen auf das Vorjahr betrug der Effekt 332 Mio. EUR. Die Differenz der beiden Effekte erklärt im Wesentlichen den Anstieg der Gesamtposition im Vorjahresvergleich.

Sonstige operative Erträge liegen bereinigt um 2 % unter Vorjahr

Die sonstigen operativen Erträge verminderten sich auf berichteter Basis um 18 % auf 1.753 Mio. EUR (Vorjahr: 2.150 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür war die IFRS 15-Umklassifizierung der Reisemanagement- und Trainingserlöse in die Umsatzerlöse. Ohne diesen Effekt lagen die sonstigen operativen Erträge 2 % unter Vorjahr.

Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich, bereinigt um die Saldierungseffekte aus IFRS 15, um 7 %.

Anstieg des Materialaufwands wesentlich durch höhere Treibstoffkosten getrieben

Der Materialaufwand sank auf berichteter Basis um 2 % auf 18.669 Mio. EUR (Vorjahr: 19.028 Mio. EUR). Ohne den IFRS 15-Saldierungseffekt stieg er um 10 %. Darin enthalten sind einmalige Aufwendungen für die technische Integration der von Air Berlin übernommenen Flugzeuge bei Eurowings.

Wesentlicher Treiber für den Anstieg war der Treibstoffaufwand, der sich um 16 % gegenüber Vorjahr erhöhte. Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2018 bei 666,30 USD je Tonne. Trotz Sicherung stiegen die Treibstoffpreise damit um 15 %. Zusätzlich wuchs der Verbrauch um 5 %. Die Aufwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar kompensierte diese Effekte nur teilweise. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein positives Preissicherungsergebnis in Höhe von 689 Mio. EUR (Vorjahr: - 67 Mio. EUR).

Die Gebühren lagen aufgrund des Saldierungseffekts aus IFRS 15 um 30 % unter Vorjahr bei 4.457 Mio. EUR (Vorjahr: 6.357 Mio. EUR). Ohne den Effekt stiegen die Gebühren um 6 % und damit geringer als die Verkehrserlöse. Die ebenfalls im Materialaufwand enthaltenen Aufwendungen für extern bezogene Services im Wartungsbereich lagen um 20 % über Vorjahr. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten stiegen um 70 % auf 518 Mio. EUR im Jahr 2018 (Vorjahr: 304 Mio. EUR).

Personalaufwand steigt nur unterdurchschnittlich

Der Personalaufwand erhöhte sich um 2 % auf 8.924 Mio. EUR (Vorjahr: 8.723 Mio. EUR). Er lag damit unter dem Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl, der vor allem aufgrund des starken Wachstums bei Eurowings 4 % betrug. Positive Währungseffekte und die in den Vorjahren durchgeführte Neustrukturierung der Pensionspläne in Deutschland dämpften den durch tarifliche Steigerungen verursachten Anstieg.

Planmäßige Abschreibungen steigen um 7 %

Die planmäßigen Abschreibungen stiegen um 7 % auf 2.180 Mio. EUR (Vorjahr: 2.040 Mio. EUR). Davon entfielen mehr als 80 % auf Flugzeuge und Reservetriebwerke. Durch die Umstellung der Bilanzierungsmethode für Triebwerksüberholungen erhöhten sich die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2018 um 338 Mio. EUR (Vorjahreseffekt: 321 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen liegen um 2 % über dem Vorjahresniveau

Die sonstigen operativen Aufwendungen erhöhten sich um 2 %, wesentlich beeinflusst durch höhere Fremdpersonal- und Reisekosten (+ 112 Mio. EUR).

T022 AUFWENDUNGEN

	2018	2017	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand
				in %
Materialaufwand	18.669	19.028	- 2	53
davon Treibstoff	6.087	5.232	16	17
davon Gebühren	4.457	6.357	- 30	13
davon Fremdleistungen Technik	1.848	1.534	20	5
davon Operating Lease/Charter	718	739	- 3	2
Personalaufwand ¹⁾	8.924	8.723	2	25
Abschreibungen ²⁾	2.180	2.040	7	6
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	5.693	5.564	2	16
davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	1.226	1.114	10	3
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	923	884	4	3
Summe operative Aufwendungen	35.466	35.355	0	100

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Ergebnisentwicklung

Adjusted EBIT liegt 4 % unter Vorjahr

Das Adjusted EBIT ging auf berichteter Basis um 4 % auf 2.836 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 2.969 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge ging um 0,4 Prozentpunkte auf 7,9 % zurück (Vorjahr: 8,3 %). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lag der Rückgang bei 0,8 Prozentpunkten.

Aus der veränderten Bilanzierung von Triebwerksüberholungen ergab sich für das Geschäftsjahr ein positiver Effekt auf das Adjusted EBIT in Höhe von 122 Mio. EUR. Grund dafür war die vergleichsweise hohe Anzahl an Überholungsereignissen. Auf das Vorjahr hatte die veränderte Methodik einen Einfluss von lediglich -4 Mio. EUR. Ohne die Veränderung in der Bilanzierung wäre das Adjusted EBIT damit um 9 % gesunken.

➤ T023 Überleitung Ergebnisse.

Im Geschäftsfeld Network Airlines stieg das Adjusted EBIT um 6 % auf 2.429 Mio. EUR (Vorjahr: 2.296 Mio. EUR). Eurowings verzeichnete einen Rückgang des Adjusted EBIT auf -231 Mio. EUR (Vorjahr: +60 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Logistik stieg um 2 % auf 268 Mio. EUR (Vorjahr: 263 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Technik verbesserte sich das Adjusted EBIT ebenfalls um 2 % auf 425 Mio. EUR (Vorjahr: 415 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Catering erwirtschaftete einen Anstieg des Adjusted EBIT um 74 % auf 115 Mio. EUR (Vorjahr: 66 Mio. EUR). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -189 Mio. EUR (Vorjahr: -130 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

T023 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	2018		2017	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	35.844	-	35.579	-
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	531	-	438	-
Sonstige betriebliche Erträge	1.818	-	2.276	-
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.	-	- 51	-	- 43
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	-	- 15	-	- 83
davon Badwill	-	-	-	-
Summe betriebliche Erträge	38.193	- 66	38.293	- 126
Materialaufwand	- 18.669	-	- 19.028	-
Personalaufwand	- 8.811	-	- 8.172	-
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	-	- 113	-	- 551
Abschreibungen	- 2.205	-	- 2.382	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen	-	24	-	343
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.708	-	- 5.571	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	-	-	-	-
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	-	17	-	6
Summe betriebliche Aufwendungen	- 35.393	- 72	- 35.153	- 202
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.800	-	3.140	-
Beteiligungsergebnis	174	-	157	-
EBIT	2.974	-	3.297	-
Summe Überleitung Adjusted EBIT	-	- 138	-	- 328
Adjusted EBIT	-	2.836	-	2.969
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	2.205	-	2.382	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	-	-	-	-
EBITDA	5.179	-	5.679	-

Nur geringe Unterschiede zwischen EBIT und Adjusted EBIT

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 138 Mio. EUR unter dem EBIT (Vorjahr: – 328 Mio. EUR), vor allem aufgrund von Erträgen im Zusammenhang mit Veränderungen von Pensionsplänen. Die nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen betrafen dabei überwiegend Anpassungen bei den Plänen des Cockpit-Personals von SWISS, während die Buchgewinne im Wesentlichen aus dem Verkauf einer Geschäftssparte der AirPlus-Gruppe resultierten.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit verschlechterte sich gegenüber Vorjahr um 11% auf 2.800 Mio. EUR (Vorjahr: 3.140 Mio. EUR). Das Beteiligungsergebnis lag mit 174 Mio. EUR 11% über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 157 Mio. EUR).

Finanzergebnis geht auf – 16 Mio. EUR zurück

Das Finanzergebnis verringerte sich auf – 16 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR).

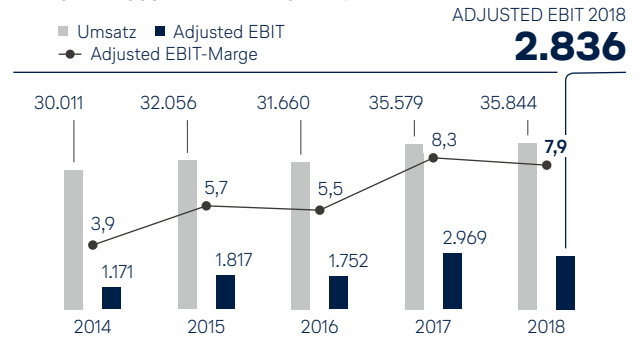
Das Zinsergebnis verbesserte sich auf – 144 Mio. EUR (Vorjahr: – 195 Mio. EUR). Gesunkene Zinsaufwendungen glichen dabei den Rückgang der Zinserträge, im Wesentlichen aus der kurzfristigen Wertpapieranlage, mehr als aus.

Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten sank hingegen auf – 46 Mio. EUR (Vorjahr: 56 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Rückgang waren zum einen die negativen Ergebnisbeiträge aus Aktienbewertungen innerhalb der strategischen Liquiditätsreserve, die nach IFRS 9 im Jahr 2018 erstmals erfolgswirksam zu erfassen sind. Zum anderen ergab sich eine Ergebnisverlagerung von den übrigen Finanzposten zum Zinsergebnis. Die positiven Zinssicherungsergebnisse aus Cross-Currency-Swaps, die seit dem Geschäftsjahr als Hedge-Instrumente eingestuft werden, sind nunmehr mit den zugrunde liegenden Zinsaufwendungen ausgewiesen.

T024 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	38.193	28.293	0
Betriebliche Aufwendungen	- 35.393	- 35.153	1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.800	3.140	- 11
Finanzergebnis	- 16	18	
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.784	3.158	- 12
Ertragsteuern	- 588	- 784	- 25
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	2.196	2.374	- 7
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	- 33	- 34	- 3
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	2.163	2.340	- 8

G12 ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Konzernergebnis liegt wiederum über der Marke von 2 Mrd. EUR

Das Adjusted EBITDA, definiert als das Adjusted EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, blieb mit 5.016 Mio. EUR im Jahr 2018 auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 5.009 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag bei 2.784 Mio. EUR, 12% unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 3.158 Mio. EUR).

Der Ertragsteueraufwand betrug im Jahr 2018 588 Mio. EUR (Vorjahr: 784 Mio. EUR), was einer Steuerquote von 21% entspricht (Vorjahr: 25%). Abzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von 33 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 2.163 Mio. EUR, was einem Rückgang von 8% entspricht (Vorjahr: 2.340 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie lag ebenso 8% unter Vorjahr und betrug 4,58 EUR (Vorjahr: 4,98 EUR). ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 15, S. 126.**

Mehrperiodenergebnis zeigt deutlich verbesserte Profitabilität

Die Lufthansa Group ist mit ihren Geschäftsfeldern einem volatilen Umfeld ausgesetzt, das stark von Konjunkturschwankungen und anderen externen Faktoren geprägt ist. Dabei baut das Unternehmen auf die Fähigkeit, stabile Erträge auch in Krisenzeiten zu erwirtschaften und überproportional von wirtschaftlichen Aufschwungphasen profitieren zu können.

Die deutliche Ergebnisverbesserung in den vergangenen fünf Jahren unterstreicht die strukturell gestiegene Ertragskraft des Konzerns. In den Vorjahren wurden einmalige Ergebnisbelastungen in Kauf genommen, um die Leistungsfähigkeit für konjunkturell schwächere Zeiten zu stärken. Die Lösung von Tarifkonflikten stabilisierte die Kundennachfrage und sorgte für Kostenentlastungen. Schließlich trugen kontinuierliche Kostensenkungsmaßnahmen und Fortschritte in der Konsolidierung des europäischen Markts zur nachhaltigen Erhöhung des Ergebnisniveaus bei.

Dividende

Dividendenpolitik zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab

Die Aktionäre sollen regelmäßig am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Die langjährige Dividendenpolitik sieht eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10 % bis 25 % vom EBIT des Konzerns vor. Die Dividendenpolitik sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit vor, die Aktionäre neben der regulären Ausschüttung in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen.

T025 ENTWICKLUNG VON ERGEBNISSEN UND DIVIDENDE

		2018	2017	2016	2015	2014
EBIT	Mio. €	2.974	3.297	2.275	1.676	1.000
Konzernergebnis	Mio. €	2.163	2.340	1.776	1.698	55
Dividende pro Aktie	€	0,80	0,80	0,50	0,50	-
Ausschüttungsquote (vom EBIT)	%	12,8	11,4	10,3	13,9	-

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie vor

Für das Geschäftsjahr 2018 ergab sich bei der Deutschen Lufthansa AG ein Jahresüberschuss von 339 Mio. EUR. Nach Entnahmen aus den anderen Gewinnrücklagen von 41 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 380 Mio. EUR.

Für das Geschäftsjahr 2018 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 7. Mai 2019 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 380 Mio. EUR oder 12,8 % des EBIT 2018.

FINANZLAGE

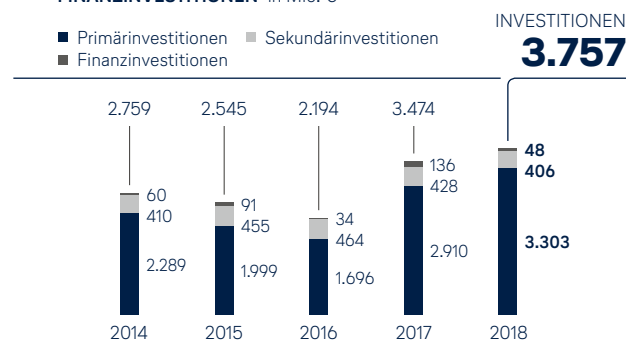
Investitionen

Das Investitionsvolumen (ohne Ausgaben für den Erwerb von Anteilen an Unternehmen) stieg im Geschäftsjahr 2018 um 8 % auf 3.757 Mio. EUR (Vorjahr: 3.474 Mio. EUR). Durch die Änderung der Bilanzierung von Triebwerksüberholungen, die nunmehr aktiviert werden, erhöhten sich die Investitionswerte. Im Geschäftsjahr betrafen 470 Mio. EUR der Investitionen Triebwerksüberholungsereignisse. Ohne die Effekte aus der veränderten Bilanzierung hätten die Investitionen im Jahr 2018 also bei 3.287 Mio. EUR gelegen. Die Anpassung der Vorjahresvergleichszahl führte zu einer Erhöhung des Investitionsvolumens im Jahr 2017 von 333 Mio. EUR.

Großteil der Investitionen fließt in die Flotte

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen erhöhten sich um 14 % auf 3.303 Mio. EUR (Vorjahr: 2.910 Mio. EUR). Sie machten damit 88 % der Gesamtinvestitionen aus. Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, verminderten sich um 5 % auf 406 Mio. EUR (Vorjahr: 428 Mio. EUR). Davon entfielen 297 Mio. EUR (Vorjahr: 322 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und IT-Software wurden 109 Mio. EUR (+3 %) investiert. Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 48 Mio. EUR (Vorjahr: 136 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen und Anlagen in festverzinsliche Festgelder.

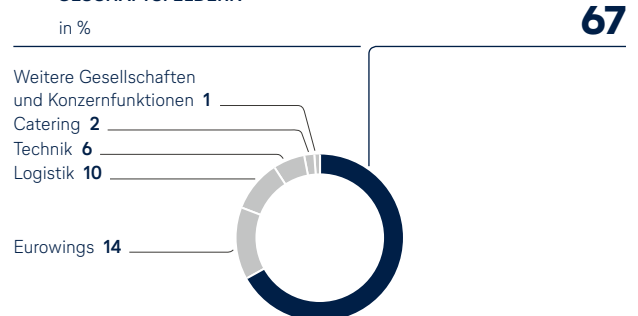
G13 PRIMÄR-, SEKUNDÄR- UND FINANZINVESTITIONEN in Mio. €¹⁾



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Das größte Investitionsvolumen in Höhe von 2.573 Mio. EUR (+25 % gegenüber Vorjahr) entfiel auf die Network Airlines. Die Investitionen bei den Gesellschaften von Eurowings beliefen sich auf 515 Mio. EUR (-47 %).

G14 INVESTITIONEN NACH GESCHÄFTSFELDERN



Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik von 374 Mio. EUR (+373 %) betrafen im Wesentlichen Anzahlungen sowie Finanzierungsleasingverträge über Frachtflugzeuge. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 241 Mio. EUR (+3 %) vor allem auf den Kauf von Reservetriebwerken. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 79 Mio. EUR (-6 %) betrafen im Wesentlichen die Sicherung der bestehenden Produktionsstätten.

Cashflow

Operativer Cashflow vor allem aufgrund des Wegfalls positiver Effekte im Vorjahr rückläufig

Der operative Cashflow des Konzerns lag mit 4.109 Mio. EUR um 23 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 5.368 Mio. EUR). Durch die geänderte Bilanzierung von Triebwerksüberholungen ergab sich eine Verschiebung zwischen operativem und Investitionscashflow. Dabei wurde der operative Cashflow um Ausgaben in Höhe von 470 Mio. EUR (Vorjahr: 333 Mio. EUR), die nunmehr der Investitionstätigkeit zuzurechnen sind, entlastet.

Der operative Cashflow wurde vor allem aufgrund von geringeren Zuflüssen aus zahlungswirksamen bilanziellen Veränderungen des Trade Working Capitals sowie der übrigen Aktiva/Passiva beeinflusst. Diese beliefen sich im Berichtsjahr auf 134 Mio. EUR (Vorjahr: 960 Mio. EUR).

Die Zuflüsse aus der Veränderung der noch nicht abgeflogenen Flugdokumente lagen deutlich unter Vorjahr. Darin spiegeln sich das starke Wachstum des Passagiergeschäfts und die damit verbundenen Zuflüsse zum Ende des Jahres 2017 wider, die sich im Geschäftsjahr 2018 nicht im gleichen Maß wiederholten. Außerdem ergaben sich höhere Abflüsse aus den im Vorjahr stark gestiegenen Aufwendungen für erfolgsabhängige Gehaltsbestandteile, die jeweils im Folgejahr ausgezahlt werden. Schließlich hatten gestiegene, zum Teil Vorperioden betreffende Steuerzahlungen einen negativen Effekt.

Free Cashflow trotz Rückgängen weiter positiv

Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betrugen 3.757 Mio. EUR und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Zusätzlich wurden noch Zahlungen für reparaturfähige Flugzeugersatzteile in Höhe von 388 Mio. EUR sowie 60 Mio. EUR für Anteilskäufe getätigt.

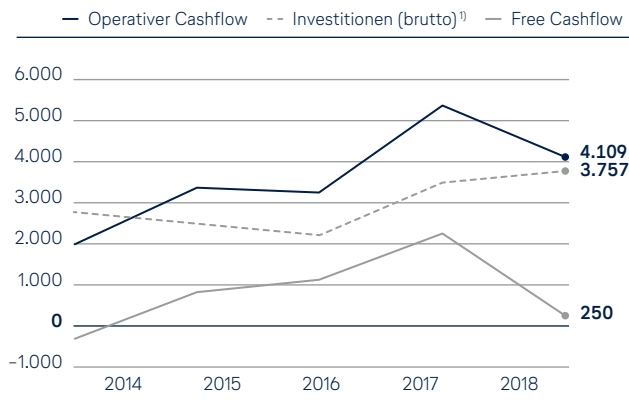
Durch die Veräußerung von Vermögenswerten wurden Einnahmen von 152 Mio. EUR erzielt. Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich um 31% auf 194 Mio. EUR. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betrugen somit insgesamt 3.859 Mio. EUR (Vorjahr: 3.251 Mio. EUR).

T026 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.784	3.158	-12
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.201	2.339	-6
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-34	-37	-8
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	-30	38	
Gezahlte Ertragsteuern	-670	-385	74
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-276	-705	-61
Veränderung des Trade Working Capitals	410	259	58
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-276	701	
Operativer Cashflow	4.109	5.368	-23
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	-4.205	-3.548	19
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	152	149	2
Zinseinnahmen und Dividenden	194	148	31
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-3.859	-3.251	19
Free Cashflow	250	2.117	-88
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	590	-1.755	
Kapitalerhöhung	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	1	1	-
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	-209	139	
Dividenden	-349	-232	50
Zinsausgaben	-69	-153	-55
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-626	-245	156
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	2	-37	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1.218	1.138	7
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	1.434	1.218	18

Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2018 ein positiver Free Cashflow von 250 Mio. EUR (Vorjahr: 2.117 Mio. EUR).

G15 CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. €



¹⁾ Ausweis der Investitionen ohne anteilige Jahresergebnisse aus der Equity-Bewertung.

Finanzierungstätigkeit führt zu einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln

Aus dem Erwerb und dem Verkauf von Wertpapieren inklusive der Dotierung von Pensionsvermögen ergaben sich Nettozuflüsse von 590 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 1.755 Mio. EUR).

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte insgesamt ein Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 626 Mio. EUR (Vorjahr: 245 Mio. EUR). Der Neuaufnahme von Finanzschulden in Höhe von 987 Mio. EUR, unter anderem aus mehreren Flugzeugfinanzierungen und einem kurzfristigen Bankkredit, standen Mittelabflüsse von 1.196 Mio. EUR im Zusammenhang mit regelmäßigen und vorzeitigen Tilgungen gegenüber. Weitere Mittelabflüsse von 418 Mio. EUR ergaben sich insbesondere aus Zinsausgaben sowie Gewinnausschüttungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter.

Liquidität liegt mit knapp 3,2 Mrd. EUR auf weiterhin hohem Niveau

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente stiegen zum Jahresende um 18% auf 1.434 Mio. EUR (Vorjahr: 1.218 Mio. EUR). Dagegen verminderte sich der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren um 32% auf 1.735 Mio. EUR (Vorjahr: 2.551 Mio. EUR). Insgesamt betrug die Liquidität 3.169 Mio. EUR (Vorjahr: 3.769 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2018 um 7% auf 38.213 Mio. EUR (Vorjahr: 35.778 Mio. EUR).

Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 11% auf 27.559 Mio. EUR (Vorjahr: 24.749 Mio. EUR). Sie machten damit 72% der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 69%). Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 3% auf 10.654 Mio. EUR (Vorjahr: 11.029 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme ging von 31% im Vorjahr auf 28% im Jahr 2018 zurück.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 5% auf 9.573 Mio. EUR (Vorjahr: 9.110 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 58% der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 65%). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 80% (Vorjahr: 93%). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme stieg auf 42% (Vorjahr: 35%).

Aktiva

Investitionstätigkeit steigert langfristiges Vermögen um 11%

Im langfristigen Vermögen erhöhte sich die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke im Zusammenhang mit der erhöhten Investitionstätigkeit um 9% auf 16.776 Mio. EUR (Vorjahr: 15.333 Mio. EUR). Die reparaturfähigen Ersatzteile erhöhten sich aufgrund eines Bestandsaufbaus im Geschäftsbereich Technik für neue Kundenaufträge und neue Flugzeugmodelle um 21% auf 2.133 Mio. EUR (Vorjahr: 1.758 Mio. EUR).

Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente um 29% auf 828 Mio. EUR (Vorjahr: 642 Mio. EUR) entfiel überwiegend auf die Bewertung der langfristigen Devisensicherungen. Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 28% auf 2.131 Mio. EUR (Vorjahr: 1.661 Mio. EUR), unter anderem aufgrund der neutralen Bewertungseffekte bei Pensionen, Marktbewertungen der derivativen Finanzinstrumente sowie der Bewertungsanpassungen im Vielflieger-Bonus-Programm nach IFRS 15.

Kurzfristiges Vermögen 3% unter Vorjahr

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen inklusive der unter IFRS 15 erstmals separat auszuweisenden Vertragsvermögenswerte im Wesentlichen durch die gestiegene Geschäftstätigkeit um 9% auf 5.810 Mio. EUR (Vorjahr: 5.313 Mio. EUR). Die derivativen Finanzinstrumente gingen überwiegend durch die Realisierung von Treibstoffsicherungsgeschäften um 41% auf 357 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 600 Mio. EUR). Die flüssigen Mittel, die aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen bestehen, sanken um 18% auf 3.235 Mio. EUR (Vorjahr: 3.948 Mio. EUR). Die Mittel wurden zusätzlich zu den freien Mittelzuflüssen verwendet, um Dividenden und Zinsen zu zahlen, Finanzschulden zu tilgen und Pensionsvermögen zu dotieren.

Passiva

Eigenkapitalquote bleibt auf hohem Niveau

Das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschaften) erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 5% auf 9.573 Mio. EUR (Vorjahr: 9.110 Mio. EUR).

Der Effekt aus dem deutlich positiven Nachsteuerergebnis wurde dabei vor allem durch den erfolgsneutralen Anstieg der Pensionsrückstellungen (974 Mio. EUR) sowie Dividendenausschüttungen an die Aktionäre der Gesellschaft (377 Mio. EUR) gemindert. Der Rückgang der Marktbewertungsrücklage von Finanzinstrumenten – insbesondere aufgrund der Realisierung positiver Marktwerte aus der Treibstoffsicherung – wirkte sich mit 367 Mio. EUR negativ aus.

Die Einführung des IFRS 15 und 9 hatte eine Anpassung des Eigenkapitals zum 1. Januar 2018 in Höhe von – 318 Mio. EUR zur Folge. Die veränderte Bilanzierung von Triebwerksüberholungen wurde retrospektiv vorgenommen, sodass bereits die Vorjahreswerte entsprechend angepasst wurden.

Die Eigenkapitalquote verminderte sich geringfügig auf 25,1% (Vorjahr: 25,5%).

Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen sinken um 11%

Innerhalb der langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich die Pensionsverpflichtungen um 15% auf 5.865 Mio. EUR (Vorjahr: 5.116 Mio. EUR). Dies lag vor allem an der negativen Wertentwicklung des Planvermögens. Die erfolgswirksamen Zuführungen durch Dienstzeitaufwendungen und Aufzinsung waren hingegen weitgehend durch laufende Dotierungen gedeckt. Aufgrund der Initialdotierung für das Kabinenpersonal in Deutschland im Jahr 2017 lag die Dotierung in Höhe von 463 Mio. EUR im Berichtsjahr deutlich unter Vorjahr (Vorjahr: 1.950 Mio. EUR). Die direkt durch die Gesellschaften vorgenommenen Rentenzahlungen in Höhe von 337 Mio. EUR (Vorjahr: 308 Mio. EUR) wirkten rückstellungsreduzierend.

Die langfristigen Finanzschulden gingen aufgrund von Refinanzierungsmaßnahmen, die das Fristigkeitsprofil veränderten, und der vorzeitigen Tilgung einzelner Schuldscheindarlehen um 18% auf 5.008 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 6.142 Mio. EUR). Langfristige Mittelaufnahmen bestanden unter anderem aus zwei Flugzeugfinanzierungsmodellen über strukturierte Gesellschaften im Gesamtwert von 243 Mio. EUR sowie aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 241 Mio. EUR.

Aufgrund neuer Ausweisanforderungen gemäß IFRS 15 werden Vertragsverbindlichkeiten als separate Position ausgewiesen. Da die Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen nunmehr insgesamt als kurzfristig klassifiziert werden, wurde der bisher als langfristig eingestufte Anteil in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: 1.237 Mio. EUR).

Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen steigen um 28%

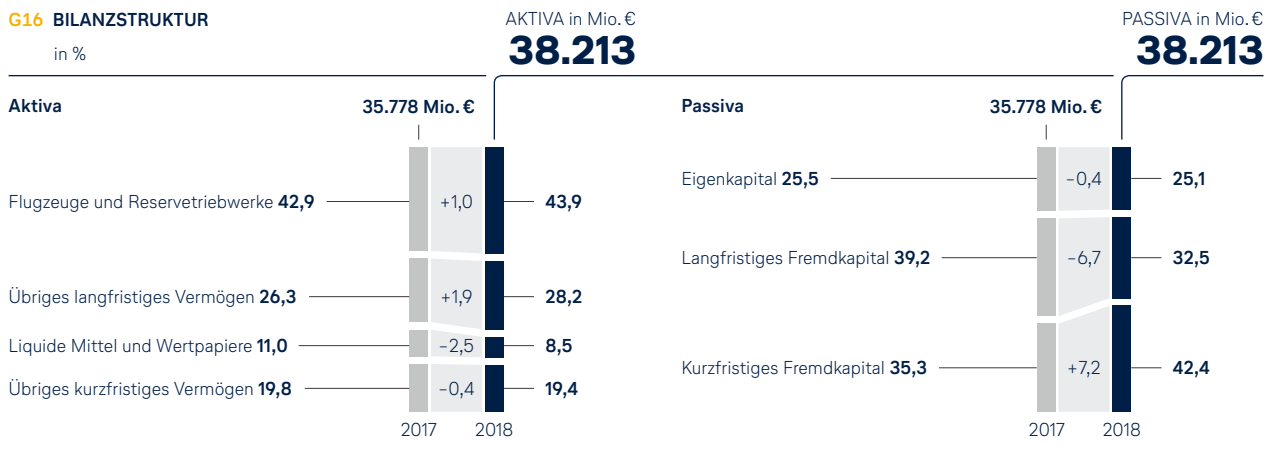
Insgesamt erhöhten sich die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen um 28% auf 16.215 Mio. EUR (Vorjahr: 12.638 Mio. EUR).

T027 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

		2018	2017	2016	2015	2014
Konzernergebnis ¹⁾	Mio. €	2.196	2.374	1.803	1.722	75
Eigenkapital ¹⁾	Mio. €	9.573	9.110	7.149	5.845	4.031
Eigenkapitalquote ¹⁾	%	25,1	25,5	20,6	18,0	13,2
Eigenkapitalrendite ¹⁾	%	22,9	26,1	25,2	29,5	1,9

¹⁾ Inkl. Minderheiten.

G16 BILANZSTRUKTUR



Innerhalb der kurzfristigen Anteile an den Finanzschulden wurden planmäßige Tilgungen, unter anderem für Teilbeträge von Schuldscheindarlehen und Finanzierungsleasingverträge, durch kurzfristige Neuaufnahmen nahezu kompensiert. Der starke Anstieg der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten auf 1.677 Mio. EUR (Vorjahr: 672 Mio. EUR) resultiert überwiegend aus der fristigkeitsbedingten Umgliederung von Verbindlichkeiten.

Die Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten stiegen um 5% auf 3.969 Mio. EUR (Vorjahr: 3.773 Mio. EUR). Die erstmals separat ausgewiesenen übrigen Vertragsverbindlichkeiten beliefen sich am Jahresende auf 2.316 Mio. EUR. Davon entfielen 2.186 Mio. EUR auf Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen. Der Anstieg im Vergleich zu den im Vorjahr kurzfristig ausgewiesenen Verbindlichkeiten ergibt sich überwiegend aus der genannten Umgliederung sowie einem Neubewertungseffekt im Zuge der IFRS 15-Einführung.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten erhöhten sich infolge des Unternehmenswachstums um 10% auf 5.764 Mio. EUR (Vorjahr: 5.249 Mio. EUR).

Nettokreditverschuldung über Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag mit 3.489 Mio. EUR um 21% über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.884 Mio. EUR). Sie errechnet sich als Saldo aus den Bruttofinanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen. Der Anstieg resultiert

aus der Nutzung vorhandener Liquidität zur Zahlung von Zinsen, Dividenden und Renten. Die Finanzschulden lagen hingegen 2% unter Vorjahr bei 6.724 Mio. EUR (Vorjahr: 6.832 Mio. EUR).

Die Summe von Nettokreditverschuldung und Pensionsverpflichtungen belief sich zum Stichtag auf 9.354 Mio. EUR, was einem Anstieg von 17% im Vergleich zum Vorjahr entspricht (Vorjahr: 8.000 Mio. EUR).

T028 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1.957	2.044	-4
Anleihen	1.007	1.005	0
Übrige langfristige Finanzschulden	3.721	3.765	-1
	6.685	6.814	-2
Übrige Bankverbindlichkeiten	39	18	117
Konzernkreditverschuldung	6.724	6.832	-2
Bankguthaben und Kassenbestände	1.500	1.397	7
Wertpapiere	1.735	2.551	-32
Nettokreditverschuldung	3.489	2.884	21
Pensionsrückstellungen	5.865	5.116	15
Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen	9.354	8.000	17

Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Lufthansa erreicht sein Ergebnisziel trotz erheblichen Gegenwinds.

| Profitables Wachstum und Effizienzsteigerungen gleichen Belastungen fast vollständig aus.

ZIELERREICHUNG

Die im Geschäftsbericht 2017 dargestellte Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2018 wurde ohne Einbeziehung der Effekte aus der 2018 erfolgten Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 15 (Erlöse aus Kundenverträgen) aufgestellt. Der im Geschäftsbericht 2018 ausgewiesene Umsatz für das Jahr 2018 beinhaltet diese IFRS 15-Effekte. Um die Zielerreichung mit der Prognose vergleichbar zu machen, wurden deshalb in Tabelle **T029 Zielerreichung Umsatz** der um die IFRS 15-Effekte bereinigte Umsatz für das Jahr 2018 und die dementsprechende Veränderung gegenüber Vorjahr dargestellt.

Die im Geschäftsbericht 2017 dargestellte Adjusted EBIT-Prognose für das Geschäftsjahr 2018 wurde ohne Einbeziehung der Effekte aus der geänderten Bilanzierung der Kosten aus Triebwerksüberholungen aufgestellt. Das im Geschäftsbericht 2018 ausgewiesene Adjusted EBIT für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 beinhaltet diese Effekte. Um auch hier die Zielerreichung mit der Prognose vergleichbar zu machen, wurden in Tabelle **T030 Zielerreichung Adjusted EBIT** die Effekte in beiden Jahren herausgerechnet und die so bereinigte Veränderung dargestellt.

T029 ZIELERREICHUNG UMSATZ

	Umsatz 2017 ¹⁾ in Mio. €	Umsatz 2018 berichtet ²⁾ in Mio. €	Umsatz 2018 bereinigt ³⁾ in Mio. €	Veränderung berichtet ²⁾ in %	Veränderung bereinigt ³⁾ in %	Prognose für 2018 ¹⁾³⁾
Lufthansa German Airlines	16.441	15.917	17.211	-3	5	
SWISS	4.727	4.897	4.970	4	5	
Austrian Airlines	2.358	2.178	2.482	-8	5	
Network Airlines	23.317	22.719	24.389	-3	5	leicht über Vorjahr
Eurowings	4.041	4.230	4.817	5	19	deutlich über Vorjahr
Logistik	2.524	2.713	2.713	7	7	leicht über Vorjahr
Technik	5.404	5.918	5.918	10	10	deutlich über Vorjahr
Catering	3.219	3.217	3.217	0	0	leicht unter Vorjahr
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	446	992	633	122	42	
Innenumsätze/Überleitung	-3.372	-3.945	-3.945	-17	-17	
Lufthansa Group	35.579	35.844	37.742	1	6	deutlich über Vorjahr

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2017 berichtet.

²⁾ Inkl. IFRS 15-Effekt.

³⁾ Ohne IFRS 15-Effekt.

T030 ZIELERREICHUNG ADJUSTED EBIT¹⁾

	Adjusted EBIT 2017 ²⁾ in Mio. €	Adjusted EBIT 2018 bereinigt in Mio. €	Veränderung bereinigt in %	Prognose für 2018 ²⁾
Lufthansa German Airlines	1.627	1.615	-1	leicht unter Vorjahr
SWISS	542	617	14	leicht unter Vorjahr
Austrian Airlines	94	42	-55	leicht unter Vorjahr
Network Airlines	2.263	2.273	0	leicht unter Vorjahr
Eurowings	94	-178		leicht unter Vorjahr
Logistik	242	265	10	leicht unter Vorjahr
Technik	415	425	2	leicht über Vorjahr
Catering	66	115	74	leicht über Vorjahr
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	-130	-189	-45	leicht unter Vorjahr
Innenumsätze/Überleitung	23	3	-87	
Lufthansa Group	2.973	2.714	-9	leicht unter Vorjahr

¹⁾ Ohne Effekte aus der geänderten Bilanzierung der Kosten aus Triebwerksüberholungen.

²⁾ Wie im Geschäftsbericht 2017 berichtet.

Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group entspricht Prognose

Die Umsatz- und Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group entsprach weitestgehend der im Geschäftsbericht 2017 veröffentlichten Prognose. Die Erwartung eines Umsatzes deutlich über Vorjahr wurde mit einem um IFRS 15-Effekte bereinigten Anstieg um 6% allerdings nicht ganz erreicht.

Ursächlich dafür war vor allem das gegenüber der ursprünglichen Planung geringere Kapazitätswachstum. Die Entwicklung des Adjusted EBIT lag hingegen mit einem bereinigten Rückgang von 9% im Rahmen der Erwartung, obwohl der Mehraufwand für Treibstoff über der ursprünglichen Prognose lag, der Integrationsaufwand bei Eurowings höher als erwartet ausfiel und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb signifikante Mehrkosten nach sich zogen. Profitables Wachstum und deutliche Stückkostensenkungen bei den Network Airlines glichen diese Effekte fast vollständig aus.

Auch die wesentlichen Bilanz- und Cashflow- fielen wie erwartet aus. Die Investitionen lagen allein aufgrund der veränderten Bilanzierung von Triebwerksüberholungen über dem prognostizierten Niveau.

T031 ZIELERREICHUNG OPERATIVE KENNZAHLEN

	Prognose 2018 ¹⁾	Veränderung 2018 gegenüber Vorjahr in %
Kapazität (ASK)	+ 7,0% organisch zzgl. + 2,5% anorganisch	8
Stückerlöse (RASK) ²⁾	in etwa stabil	- 0,5
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff ²⁾³⁾	- 1,0% bis - 2,0%	- 1,2

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2017 berichtet.

²⁾ Währungsbereinigt.

³⁾ Ohne Effekte aus der geänderten Bilanzierung der Kosten von Triebwerksüberholungen.

T032 ZIELERREICHUNG UND ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2017 ¹⁾	Prognose 2018 ¹⁾	Ergebnis 2018
Bruttoinvestitionen	Mio. €	3.005	3.400	3.757 ²⁾
Adjusted ROCE	%	11,6	leicht unter Vorjahr	10,6
EACC	Mio. €	1.758	deutlich positiv	1.422
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA		1,7	deutlich unter 3,5	1,8

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2017 berichtet.

²⁾ Bereinigt um den Effekt der geänderten Bilanzierung der Kosten aus Triebwerksüberholungen: 3.287 Mio. EUR.

Ergebnisziele der Geschäftsfelder werden mit wenigen Ausnahmen erreicht oder übertroffen

In den Geschäftsfeldern konnten alle Umsatzprognosen erreicht werden, allerdings fiel vor allem der Anstieg bei Eurowings nicht ganz so stark aus wie ursprünglich prognostiziert. Hinsichtlich der Entwicklung des Adjusted EBIT konnten alle Geschäftsfelder beziehungsweise Airlines mit Ausnahme von Austrian Airlines und Eurowings die Ziele erreichen beziehungsweise übertreffen.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2018 erneut eine gute Entwicklung gezeigt und die im Vorjahr erzielten Verbesserungen bestätigt. Das operative Ergebnis erreichte annähernd das Niveau des Vorjahres.

Das Geschäftsmodell hat sich dabei als robust gegenüber diversen Belastungsfaktoren erwiesen: Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das operative Geschäft des Unternehmens durch Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb, insbesondere im Geschäftsfeld Eurowings, aber auch bei den Network Airlines, beeinträchtigt. Steigende Treibstoffkosten und höhere Integrationsaufwendungen als geplant bei Eurowings belasteten ebenfalls die Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group.

Der Konzern konnte diese Belastungen durch profitables Wachstum und gestiegene Kosteneffizienz weitestgehend kompensieren. Die Integration der 77 von der Air Berlin-Gruppe übernommenen Fluggeräte bei Eurowings wurde per Ende September 2018 vollständig abgeschlossen, sodass nun der Fokus auf den Abbau der operativen Komplexität gerichtet ist, die sich im Zuge des vor allem anorganischen Wachstums deutlich erhöht hat. Außerdem wurde konzernweit eine Vielzahl von Maßnahmen definiert, um die Stabilität des operativen Flugbetriebs zu stärken, darunter die Schaffung des neuen Vorstandsressorts Airline Resources & Operations Standards.

Mit dem Relaunch des Markenauftritts von Lufthansa German Airlines im Februar 2018 wurde der Premium-Anspruch der Airline unterstrichen. Dieser kam auch in einer Vielzahl von weiteren Verbesserungen im Produkt, viele davon im digitalen Bereich, zum Ausdruck. Die kontinuierliche Erneuerung der Flotte trug ebenso zu einer weiteren Aufwertung des Kundenerlebnisses bei und sorgte für erhebliche Effizienzgewinne und die Reduktion von Emissionen.

Bei den Aviation Services wurden die individuellen Effizienz- und Wachstumsprogramme erfolgreich implementiert und fortgeführt. Die Geschäftsfelder Logistik und Technik zeigen weiterhin eine solide Performance. Das Geschäftsfeld Catering hat große Fortschritte in seinem Transformationsprogramm erzielt.

Die Lufthansa Group hat sich somit im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz diverser, vor allem externer Belastungsfaktoren auf einem Ergebnisniveau stabilisiert, das deutlich über dem der Vergangenheit liegt. Die starke Marktposition der drei Network Airlines und die Wachstumspotenziale von Eurowings bilden gute Voraussetzungen für eine anhaltend positive Entwicklung auch in der Zukunft.

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Network Airlines

Geschäftsfeld Network Airlines umfasst Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. | Premium-Positionierung, neue Distributionsstrategie und operative Stabilität stehen im Fokus. | Ergebnis liegt trotz höherer Treibstoffkosten über Vorjahr.

22,7

Umsatz in Mrd. €

2.429

Adjusted EBIT in Mio. €

Durch die Multi-Hub-Strategie wird den Passagieren ein umfassendes Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reise-flexibilität geboten. Im Sommerflugplan 2018 umfasste das über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien bediente Streckennetz 287 Destinationen in 86 Ländern. Darüber hinaus stärken kommerzielle Joint Ven-tures mit führenden internationalen Airlines die Attraktivität der Verbindungen für die Kunden, unter anderem durch die Aufnahme zusätzlicher Destinationen in das Streckennetz.

T033 KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	22.719	23.317	-3 ¹⁾
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	727	673	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.926	3.775	4
Adjusted EBIT	Mio. €	2.429	2.296	6
EBIT	Mio. €	2.549	2.749	-7
Adjusted EBIT-Marge	%	10,7	9,8	0,9 P.
Adjusted ROCE	%	19,4	18,3	1,1 P.
EACC	Mio. €	1.518	1.666	-9
Segment- investitionen	Mio. €	2.573	2.051	25
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	51.778	50.190	3
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	51.327	49.679	3

¹⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 5%.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Operative Stabilität soll verbessert werden

Im Geschäftsjahr 2018 kam es in hohem Maße zu Beeinträch-tigungen der operativen Stabilität aufgrund von Flugplan-änderungen, Flugausfällen oder Verspätungen. Die Ursachen hierfür lagen teils in eigener Verantwortung, teils an Eng-pässen an vielen Flughäfen, Personalknappheit und Streiks bei Flugsicherungen sowie Unwetter.

Die Airlines arbeiten schon seit einiger Zeit gemeinsam mit Flughäfen und Flugsicherungen an Maßnahmen zur Stabilisie-rung des Flugbetriebs. Die Problematik wurde ebenfalls vom Politikbetrieb aufgenommen. Auf dem Luftverkehrsgipfel der Bundesregierung im Oktober 2018 wurden diverse Maß-nahmen zur gezielten Weiterentwicklung des Luftverkehrs beschlossen. Alle Maßnahmen fokussieren auf qualitatives Wachstum. Im Rahmen der Umsetzung haben die Network Airlines ihre Wachstumspläne reduziert, um das Wachstum besser zu steuern. Hierzu wurde das Projekt Operational Excellence gestartet, welches durch das neue Vorstands-ressort Airline Resources & Operations Standards gesteuert wird. ➔ **Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht S. 206 ff.**

Geschäftstätigkeit

Network Airlines stellen Qualität von Produkt und Service in den Fokus

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesell-schaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Die drei Airlines bieten ihren Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service. Gemäß Skytrax-Ranking sind sie aus Kundensicht die drei qualitativ besten Airlines in Westeuropa.

Distributionsstrategie wird ausgeweitet

Die Network Airlines arbeiten weiterhin intensiv an der Umsetzung der neuen Distributionsstrategie. Nach der Einführung einer Gebühr für Buchungen über die Reisebüro-Systeme im September 2015 haben die Network Airlines dieses Jahr weitere Partner über die Direkt- und NDC-Kanäle der Lufthansa Group anbinden können. So stieg die Zahl der Partner weltweit auf über 2.000. Auch die Voraussetzungen für den nächsten Schritt zur Verbesserung des kommerziellen Angebots wurden geschaffen. Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines werden ihre Preissysteme weiter dynamisieren und im ersten Halbjahr 2019 damit beginnen, das sogenannte Continuous Pricing einzuführen. Dies erlaubt es, durch feiner gesteuerte Preissprünge im Preisvergleich wettbewerbsfähiger zu werden und den Sitzladefaktor zu erhöhen.

Network Airlines schaffen weiterhin Synergien zur Profitabilitätssteigerung

Die Network Airlines arbeiten mit umfangreichen Maßnahmen daran, Kosten zu senken und Erlöspotenziale bestmöglich auszuschöpfen. So wird die organisatorische Zusammenführung der kommerziellen Funktionen bei den Airlines weiter vorangetrieben. Bei allen Airlines wird die Flottenerneuerung kontinuierlich fortgeführt, um hier weitestgehende Flexibilität zu erreichen. So sollen beispielsweise ab 2019 die neu ausgelieferten Airbus A320-Flugzeuge sämtlicher Airlines der Lufthansa Group standardisiert sein. Neben der Modernisierung der Flotte optimieren die Network Airlines weiterhin ihr Netzportfolio und implementieren Maßnahmen zur Reduktion der Treibstoffkosten. Die Kosten sollen kontinuierlich durch eine Vielzahl von Maßnahmen reduziert werden; in den Abschnitten der jeweiligen Airline werden die Kostensenkungsmaßnahmen im Einzelnen detailliert erläutert.

Online-Services werden erneuert und vereinheitlicht

Die Network Airlines setzen die Zusammenführung der einzelnen Technologien für den Online-Verkauf und die Online-Self-Services schrittweise um. Die Digitalisierung wesentlicher Service-Prozesse (Check-in, Umbuchung, Stornierung) wird gemeinsam vorangetrieben. Unter anderem soll den Kunden damit ein durchgängiges Online-Erlebnis über alle Internet-

seiten gewährt werden. Außerdem wird ihnen künftig die gesamte Produktpalette aller Airlines auf den jeweiligen Internetseiten der Network Airlines zur Verfügung stehen. Aktuell erfolgen Beta-Tests der neuen SWISS-Website. Nach der Umsetzung des dabei gewonnenen Kundenfeedbacks wird die neue Seite live geschaltet. Der Relaunch der Webseiten von Lufthansa German Airlines und Austrian Airlines erfolgt im Anschluss.

Verkehrsleistung wächst auf neue Höchststände

Die Network Airlines beförderten im Geschäftsjahr 2018 insgesamt 104 Mio. Passagiere (Vorjahr: 97 Mio.). Mit einem Anstieg von 7% gegenüber Vorjahr wurde ein weiterer Passagierrekord aufgestellt. Die Zahl der Flüge stieg ebenfalls um 7%. Angebot und Absatz wurden um jeweils 6% ausgebaut. Der Sitzladefaktor erhöhte sich um 0,4 Prozentpunkte auf 81,5% (Vorjahr: 81,1%). Die Durchschnittserlöse fielen währungsbedingt um 1,4%. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie 0,5% über Vorjahr. Die Verkehrserlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 5%.

T034 LEISTUNGSDATEN NETWORK AIRLINES

		2018	2017	Veränderung in %
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	103.844	96.732	7
Flüge ¹⁾	Anzahl	896.678	841.473	7
Angebote Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	284.741	269.495	6
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	231.952	218.502	6
Sitzladefaktor	%	81,5	81,1	0,4 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

In der regionalen Betrachtung wurden Angebot und Absatz in allen Verkehrsgebieten ausgebaut. Der Sitzladefaktor stieg in allen Verkehrsgebieten mit Ausnahme von Asien/Pazifik. Die Durchschnittserlöse waren in allen Verkehrsgebieten rückläufig. Die Verkehrserlöse stiegen mit Ausnahme von Nahost/Afrika in allen Verkehrsgebieten.

T035 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Network Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebote Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2018 in Mio. €	Veränderung in % ¹⁾	2018 in Tsd.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in %	Veränderung in P.
Europa	8.651	7	80.087	8	84.031	9	64.727	9	77,0	0,6
Amerika	6.867	4	11.767	5	107.614	5	90.184	5	83,8	0,7
Asien/Pazifik	3.872	4	6.995	4	67.547	4	56.875	4	84,2	-0,1
Nahost/Afrika	1.487	-1	4.995	5	25.549	5	20.166	5	78,9	0,1
Gesamtverkehr	20.877	5	103.844	7	284.741	6	231.952	6	81,5	0,4

¹⁾ IFRS 15-Restatement 2017.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsätze entwickeln sich bereinigt positiv

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds gingen aufgrund des Saldierungseffekts nach IFRS 15 um 3% auf 22.719 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 23.317 Mio. EUR). Bereinigt um diesen Effekt ergab sich jedoch ein Anstieg um 5%. Die Verkehrserlöse lagen bereinigt ebenfalls 5% über Vorjahr. Die übrigen operativen Erträge reduzierten sich bedingt durch geringere Kursgewinne um 13% auf 699 Mio. EUR (Vorjahr: 801 Mio. EUR). Die um Währungs- und IFRS 15-Effekte bereinigten Stückerlöse (RASK¹⁾) stiegen leicht um 0,3%.

T036 OPERATIVE KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES¹⁾

	2018	2017	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnittserlöse	9,0	9,1	-1,4	0,5
Stückerlöse (RASK)	8,1	8,2	-1,5	0,3
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff	5,6	5,8	-4,0	-2,4

¹⁾ Auf vergleichbarer Basis, auch Vorjahr inklusive IFRS 15-Effekten.

Aufwendungen steigen absolut an

Die operativen Aufwendungen verminderten sich aufgrund des Saldierungseffekts nach IFRS 15 um 4% auf 21.024 Mio. EUR (Vorjahr: 21.841 Mio. EUR). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt stiegen die operativen Aufwendungen um 4%. Die Währungs- und IFRS 15-bereinigten Stückkosten ohne Treibstoff (CASK²⁾) der Network Airlines sanken um 2,4%. Ohne den Effekt aus der geänderten Bilanzierung der Kosten aus Triebwerksüberholungen wären die bereinigten Stückkosten ohne Treibstoff um 1,7% gesunken.

Die Materialaufwendungen lagen mit insgesamt 11.884 Mio. EUR 6% unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 12.617 Mio. EUR). Dies war bedingt durch den Saldierungseffekt im Zusammenhang mit der IFRS 15-Umstellung. Um diesen bereinigt ergibt sich ein Anstieg um 7%.

Die Treibstoffkosten erhöhten sich um 13% auf 4.731 Mio. EUR (Vorjahr: 4.172 Mio. EUR). Die Gebühren lagen bei 3.224 Mio. EUR (Vorjahr: 4.737 Mio. EUR). Bereinigt um den Saldierungseffekt aus IFRS 15 stiegen die Gebühren um 3%. Damit lag der Anstieg aber unter dem Wachstum der Verkehrserlöse. Die Aufwendungen für Technikleistungen stiegen um 3% auf 1.691 Mio. EUR (Vorjahr: 1.636 Mio. EUR). Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen um 34% auf 628 Mio. EUR (Vorjahr: 468 Mio. EUR), unter anderem aufgrund der erhöhten Kosten im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten.

Die operativen Personalaufwendungen gingen um 1% auf 4.159 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 4.203 Mio. EUR). Effekte aus dem Wachstum der Mitarbeiterzahl wurden unter anderem durch geringere Pensionsaufwendungen kompensiert.

Die Abschreibungen stiegen um 1% auf 1.497 Mio. EUR (Vorjahr: 1.479 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen lagen mit 3.484 Mio. EUR 2% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.542 Mio. EUR). Dabei wurden geringere Kursverluste durch den Anstieg anderer Aufwandsarten kompensiert, die sich mit der allgemeinen Geschäftsentwicklung erhöhten.

T037 AUFWENDUNGEN NETWORK AIRLINES

	2018	2017	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Materialaufwand	11.884	12.617	-6
davon Treibstoff	4.731	4.172	13
davon Gebühren	3.224	4.737	-32
davon Operating Lease/Charter	181	218	-17
davon Technikleistungen	1.691	1.636	3
Personalaufwand ¹⁾	4.159	4.203	-1
Abschreibungen ²⁾	1.497	1.479	1
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	3.484	3.542	-2
Summe operative Aufwendungen	21.024	21.841	-4

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

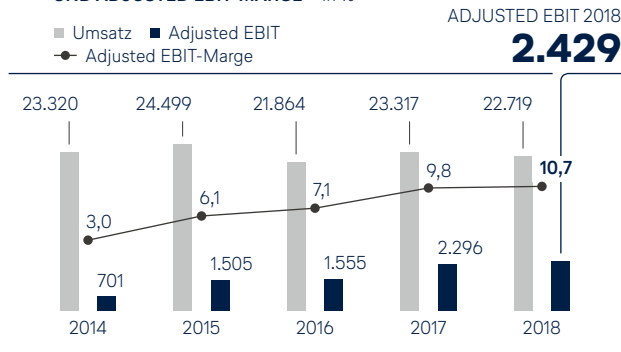
Adjusted EBIT liegt um 6% über Vorjahr

Unter Einbeziehung des Beteiligungsergebnisses von 35 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR) erzielten die Network Airlines ein Adjusted EBIT von 2.429 Mio. EUR, 6% über Vorjahr (Vorjahr: 2.296 Mio. EUR). Damit lag die Adjusted EBIT-Marge bei 10,7%, 0,9 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr: 9,8%). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lag der Anstieg bei 0,2 Prozentpunkten. Ohne die Umstellung der Bilanzierung von Triebwerkswartungsereignissen hätte das Adjusted EBIT im Jahr 2018 2.273 Mio. EUR betragen, was dem Niveau des Vorjahres entsprochen hätte (Vorjahr: 2.263 Mio. EUR).

Das EBIT der Network Airlines verminderte sich gegenüber Vorjahr um 7% auf 2.549 Mio. EUR (Vorjahr: 2.749 Mio. EUR). Es lag damit 120 Mio. EUR über dem Adjusted EBIT (Vorjahr: +453 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2018 beruhte die Differenz vor allem auf Erträgen aus der Änderung von Pensionsplänen, insbesondere für Cockpit-Mitarbeiter von SWISS.

¹⁾ RASK: Operative Gesamterträge (ohne Überleitungspositionen zum Adjusted EBIT) bereinigt um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und inklusive aller in den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasster Kursgewinne und -verluste. Im Hinblick auf die IFRS 15-Umstellung wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

²⁾ CASK: Operative Gesamtaufwendungen (ohne Überleitungspositionen zum Adjusted EBIT) ohne die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfassten Kursverluste, korrigiert um die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

G17 NETWORK AIRLINES:**ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT
UND ADJUSTED EBIT-MARGE¹⁾ in %**¹⁾ Werte 2014 und 2015 gemäß vormaligem Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe.

Im Vorjahr bezogen sich die Bereinigungen maßgeblich auf einen positiven Einmaleffekt aus der Umstellung der Alters- und Übergangsversorgungspläne des Cockpit-Personals von Lufthansa German Airlines.

Segmentinvestitionen steigen

Im Vorjahresvergleich stiegen die Segmentinvestitionen um 25 % auf 2.573 Mio. EUR (Vorjahr: 2.051 Mio. EUR). Dies lag vor allem an höheren Investitionen in die Flotten von Lufthansa German Airlines und SWISS, sowohl im Kurz- als auch im Langstreckenbereich.

LUFTHANSA GERMAN AIRLINES**T038 KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES¹⁾**

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	15.917	16.441	-3 ²⁾
Adjusted EBITDA	Mio. €	2.750	2.673	3
Adjusted EBIT	Mio. €	1.753	1.669	5
EBIT	Mio. €	1.773	2.105	-16
Adjusted EBIT-Marge	%	11,0	10,2	0,8 P.
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	34.754	33.779	3
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	34.599	33.428	4
Flüge	Anzahl	582.663	542.668	7
Fluggäste ³⁾	Tsd.	70.108	65.826	7
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	196.769	187.762	5
Verkaufte Sitzkilometer ³⁾	Mio.	160.074	153.171	5
Sitzladefaktor	%	81,4	81,6	-0,2 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern.²⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 5 %.³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Lufthansa German Airlines ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Sie unterhält Drehkreuze an den beiden größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München. Die Regionalfluggesellschaften CityLine und Air Dolomiti sind ebenfalls Teil von Lufthansa German Airlines. Insgesamt bedient Lufthansa German Airlines mit einer Flotte von 351 Flugzeugen ein Streckennetz von 209 Zielen in 74 Ländern.

Flotte wird kontinuierlich modernisiert und Streckennetz optimiert

Lufthansa German Airlines hat auch im Jahr 2018 die Flottenmodernisierung fortgeführt. Dies ermöglicht die Senkung der Stückkosten, insbesondere durch einen niedrigeren Treibstoffverbrauch, und führt zu geringeren CO₂- und Lärmemissionen. So hat Lufthansa German Airlines im Jahr 2018 insgesamt sechs Airbus A350-900, die weltweit zu den modernsten und umweltfreundlichsten Langstreckenflugzeugen zählen, neu in München stationiert und weitere sechs A320neo in Betrieb genommen. Zum Geschäftsjahresende 2018 waren insgesamt zwölf Flugzeuge vom Typ A350-900 und 16 Flugzeuge vom Typ A320neo im Einsatz.

Im dem Sommerflugplan 2018 hat Lufthansa German Airlines neue Destinationen aufgenommen. Auf der Langstrecke zählten dazu beispielsweise Shenyang, San Diego sowie San José in Costa Rica.

Stärkung der Systempartnerschaften wird forciert

Das Multi-Hub-System steuert die Drehkreuze kommerziell aus einer Hand. Dies ermöglicht eine flexible Reaktion auf wechselnde Rahmenbedingungen. Maßgeblich für den langfristigen Erfolg der Drehkreuze sind wettbewerbsfähige Kosten, Qualität sowie bedarfsgerechte Terminal-Kapazitäten. Hierzu befindet sich Lufthansa German Airlines in intensiven Gesprächen mit den Flughäfen der größten Drehkreuze Frankfurt und München mit dem Ziel, über eine gestärkte Systempartnerschaft die Kundenattraktivität auszubauen, die Wirtschaftlichkeit zu steigern und Wachstum zu ermöglichen.

Im Geschäftsjahr 2018 hat Lufthansa German Airlines erfolgreich fünf ihrer insgesamt 14 A380-Flugzeuge von Frankfurt nach München verlegt. Mit dem Sommerflugplan 2018 sind damit die Destinationen Los Angeles, Hongkong und Peking angefliegen worden. Die Verlagerung hat dazu beigetragen, das Ergebnis am Standort München weiter zu steigern.

Digitale Angebote werden weiter ausgebaut

Lufthansa German Airlines strebt die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Dafür werden kontinuierlich Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Kundenservice entlang der gesamten Reisekette identifiziert und umgesetzt. Rund 30 % der Flugtickets werden online über die digitalen Plattformen von Lufthansa German Airlines verkauft. Vor dem Hintergrund der immer stärkeren Nutzung wird das Internetangebot stetig weiterentwickelt. So wurde beispielsweise im Herbst 2018 die erste größere Cloud-Lösung für die endkundenorientierten Airline-Internetseiten eingeführt. Diese Technologie bietet höheres Potenzial, um Kundenbedürfnissen durch schnellere Weiterentwicklungen zukünftig kosteneffizient entgegenzukommen.

Im Fokus der Neuentwicklung stehen die Individualisierung und die Differenzierung des Angebots für den Kunden. Destinations- und Preissuche können entsprechend Budget und weiteren Präferenzen gestaltet werden, um den besten verfügbaren Tarif anzubieten. Neben einem direkten Einstieg zum Check-in werden Möglichkeiten angeboten, die Reise durch weitere individuelle Leistungen wie unter anderem Upgrades oder die Buchung zusätzlichen Gepäcks aufzuwerten.

Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung und Effizienzsteigerung zeigen Wirkung

Lufthansa German Airlines führt die im Jahr 2017 gestartete Top-Management-Initiative erfolgreich fort und setzt kontinuierlich Maßnahmen zur nachhaltigen Ergebnisverbesserung und Effizienzsteigerung um. Zu den Themenfeldern zählt die voranschreitende Flottenmodernisierung. Ebenso stehen die Reduktion des Treibstoffverbrauchs, ein optimales Netzportfolio, die Optimierung von Schnittstellen, beispielsweise im Bereich Technik, sowie eine effizientere Einsatzplanung im Fokus. Darüber hinaus wurde ein weiteres Programm aufgelegt, das die operative Performance verbessern soll. Die Kundenzufriedenheit soll damit erhöht und Kosten durch Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb vermindert werden.

Zahl der Passagiere und Auslastung steigen weiter an

Lufthansa German Airlines konnte im Jahr 2018 die Zahl der beförderten Passagiere um 7% auf 70 Mio. steigern (Vorjahr: 66 Mio.). Die Zahl der Flüge stieg ebenfalls um 7%. Angebot und Absatz erhöhten sich jeweils um 5%. Der Sitzladefaktor lag bei 81,4% und damit um 0,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 81,6%). Die Durchschnittserlöse gingen wettbewerbsinduziert um 0,4% zurück. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie um 1,1% über Vorjahr. Die Verkehrserlöse legten bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 4% zu.

Umsatz und Ergebnis steigen an

Die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines sind im Geschäftsjahr 2018 aufgrund des IFRS 15-Effekts um 3% auf 15.917 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 16.441 Mio. EUR). Darum bereinigt lagen die Umsatzerlöse um 5% über Vorjahr. Die Gesamterlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 4%.

Die operativen Aufwendungen sind um 5% auf 14.695 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 15.435 Mio. EUR). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 4% über Vorjahr. Dabei stiegen insbesondere die Treibstoffkosten um 13%. Die Kosten für Technikleistungen stiegen um 8%.

Das Adjusted EBIT stieg um 5% auf 1.753 Mio. EUR (Vorjahr: 1.669 Mio. EUR). Damit lag die Adjusted EBIT-Marge bei 11,0%, 0,8 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr: 10,2%). Ohne den Effekt aus der geänderten Bilanzierung von Kosten aus Triebwerksüberholungen wäre das Adjusted EBIT um 1% gesunken.

SWISS



T039 KENNZAHLEN SWISS¹⁾

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.897	4.727	4 ²⁾
Adjusted EBITDA	Mio. €	926	844	10
Adjusted EBIT	Mio. €	593	534	11
EBIT	Mio. €	686	542	27
Adjusted EBIT-Marge	%	12,1	11,3	0,8 P.
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9.941	9.497	5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.629	9.510	1
Flüge ³⁾	Anzahl	171.548	163.229	5
Fluggäste ³⁾	Tsd.	20.416	18.648	9
Angeborene Sitzkilometer ³⁾	Mio.	60.638	56.020	8
Verkaufte Sitzkilometer ³⁾	Mio.	50.204	45.593	10
Sitzladefaktor ³⁾	%	82,8	81,4	1,4 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air. Weitere Informationen zur SWISS unter www.swiss.com.

²⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 5%.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air bedient sie ab den Flughäfen Zürich, Genf und Lugano mit einer Flotte von 105 Flugzeugen ein weltweites Streckennetz von 155 Destinationen in 56 Ländern. Die separat geführte Fracht-Division Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge umfassende Airport-to-Airport-Dienstleistungen für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an.

Flottenmodernisierung wird erfolgreich vorangetrieben

SWISS hat 2018 ihre Flottenerneuerung erfolgreich vorangetrieben. Auf der Langstrecke hat sie zwei weitere Boeing 777-300ER eingeführt und hat damit nun zehn Flugzeuge dieses Typs in Betrieb. Anfang 2020 werden zwei zusätzliche B777-300ER die Flotte verstärken und das Streckennetz verdichten und erweitern.

Auf der Kurz- und Mittelstrecke wurden 13 weitere C Series in die Flotte integriert. Insgesamt sind damit inzwischen 28 der 30 bestellten C Series-Flugzeuge im Bestand von SWISS. Darüber hinaus hat SWISS die Kaufoptionen für sieben A320neo und drei A321neo Flugzeuge der A320neo-Familie in Festbestellungen umgewandelt. Die Flugzeuge werden in den Jahren 2023 und 2024 zur Flotte stoßen. Die Neubestellungen ergänzen die bereits in Auftrag gegebenen zehn A320neo und fünf A321neo, die zwischen 2019 und 2022 ältere Flugzeuge vom Typ A320/A321 ersetzen. Die Flugzeuge der A320neo-Familie überzeugen durch eine deutliche Treibstoff- und Lärmreduktion.

Services am Boden werden ausgebaut

SWISS hat 2018 ihre Positionierung als Premium-Carrier weiter gestärkt. Auch am Boden hat sie beträchtliche Investitionen vorgenommen, um ihren Fluggästen entlang der gesamten Reisekette ein konsistentes Produkt auf hohem Niveau anzubieten.

Im Terminal A am Flughafen Zürich eröffnete SWISS eine neue First Class-Lounge. Die Lounge, die höchsten ästhetischen Ansprüchen genügt, verfügt unter anderem über ein Check-in, eine eigene Sicherheitskontrolle sowie ein À-la-Carte-Restaurant. Außerdem eröffnete SWISS im selben Terminal neue Business Class- und Senator-Lounges, die durch ihr modernes Zonenkonzept für individuelle Bedürfnisse und ihr Schweizer Design überzeugen. Auch die SWISS-Lounges am Flughafen Genf wurden modernisiert. Die neue Innenausstattung besticht durch ein ästhetisches Design und bietet Passagieren noch mehr Komfort.

Marktposition in Genf wurde deutlich gestärkt

SWISS hat ihre Wettbewerbsfähigkeit am Standort Genf substantiell verbessert. Inzwischen besteht die Flotte in Genf ausschließlich aus C Series-Flugzeugen. Zudem hat SWISS in Genf neue Angebote eingeführt, um durch eine stärkere Personalisierung das Reiseerlebnis ihrer Fluggäste weiter zu optimieren. Unter anderem wurde das Premium-Verpflegungskonzept SWISS Saveurs erfolgreich auf Europaflügen ab Genf eingeführt. Es ermöglicht allen SWISS Kunden, ihr kulinarisches Erlebnis an Bord – über das inbegriffene Basisprodukt gemäß ihrer Tarif-Kategorie hinaus – nach eigenem Wunsch zu gestalten.

Kostenstrukturen werden weiter optimiert

SWISS wird auch im kommenden Jahr intensiv daran arbeiten, ihre Kostenstrukturen weiter zu optimieren. Wesentlich dazu beitragen wird die gesteigerte Effizienz der Flotte durch die B777- und C Series-Flugzeuge. Außerdem wird die vertiefte Zusammenarbeit mit dem Wet Lease-Partner Helvetic Airways mit Einsatz von Flugzeugen der neuesten Generation zu Entlastungen auf der Kostenseite führen.

Passagierzahlen liegen auf Rekordniveau

Im Jahr 2018 konnte SWISS wieder einen Passagierrekord aufstellen. Die Zahl der beförderten Fluggäste stieg um 9% auf 20,4 Mio. an (Vorjahr: 18,6 Mio.). Die Zahl der Flüge stieg um 5%. Das Angebot erhöhte sich um 8%, der Absatz um 10%. Der Sitzladefaktor stieg um 1,4 Prozentpunkte auf 82,8% (Vorjahr: 81,4%). Die Durchschnittserlöse sanken um 1,3%. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie um 2,2% über Vorjahr. Die Verkehrserlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 5%.

Umsatz und Ergebnis steigen gegenüber Vorjahr

Die Umsatzerlöse von SWISS sind 2018 primär mengenbedingt um 4% auf 4.897 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 4.727 Mio. EUR). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die Umsatzerlöse um 5% über Vorjahr. Die Gesamterlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 6%.

Die operativen Aufwendungen sind um 3% auf 4.494 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 4.343 Mio. EUR). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 5% über Vorjahr. Dabei stiegen insbesondere die Treibstoffkosten um 15%. Die Technikkosten sanken um 9%.

Das Adjusted EBIT stieg entsprechend um 11% auf 593 Mio. EUR (Vorjahr: 534 Mio. EUR). Damit lag die Adjusted EBIT-Marge bei 12,1%, 0,8 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr: 11,3%). Ohne den Effekt aus der geänderten Bilanzierung von Kosten aus Triebwerksüberholungen wäre das Adjusted EBIT um 14% gestiegen.

AUSTRIAN AIRLINES



T040 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES¹⁾

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.178	2.358	-8 ²⁾
Adjusted EBITDA	Mio. €	252	261	-3
Adjusted EBIT	Mio. €	83	93	-11
EBIT	Mio. €	90	100	-10
Adjusted EBIT-Marge	%	3,8	3,9	-0,1 P.
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	7.083	6.914	2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	7.099	6.741	5
Flüge	Anzahl	150.963	143.999	5
Fluggäste ³⁾	Tsd.	13.936	12.849	8
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	27.703	26.075	6
Verkaufte Sitzkilometer ³⁾	Mio.	21.966	20.018	10
Sitzladefaktor	%	79,3	76,8	2,5 P.

¹⁾ Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter www.austrian.com.

²⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 5%.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft Österreichs. Sie betreibt mit ihrer 83 Flugzeuge umfassenden Bestandsflotte ein weltweites Streckennetz von 117 Destinationen in 47 Ländern.

Streckennetz wird ausgebaut und verdichtet

Austrian Airlines hat ihr Streckennetz weiter ausgebaut. Auf der Langstrecke wurden die Destinationen Tokio und Kapstadt neu aufgenommen. Die Langstreckenflotte wurde dabei um eine zusätzliche Boeing 777 erweitert, die im Mai 2018 in Betrieb genommen wurde. Auf der Kurz- und Mittelstrecke verstärkte Austrian Airlines ihre Verbindungen nach Berlin, Düsseldorf, Stuttgart und Tel Aviv. Ebenso wurden Verbindungen zu Urlaubsdestinationen nach Italien und Griechenland ausgebaut.

Innovationen und Produktverbesserungen stehen im Fokus

Anfang März 2018 wurde die Premium Economy Class auf der gesamten Langstrecke von Austrian Airlines eingeführt. Diese bietet den Fluggästen Sitze mit stärkerem Neigungswinkel, größerem Sitzabstand, breiterer Sitzfläche und größerem Bildschirm für das On-Demand-Entertainment sowie ein höherwertiges Catering im Vergleich zur Economy Class. Das Produkt orientiert sich an der erfolgreichen Einführung der Premium Economy Class bei Lufthansa German Airlines und hebt die Synergieeffekte innerhalb der Lufthansa Group hervor. Durch ein einheitliches Sitzmodell konnten die Entwicklungskosten deutlich gesenkt werden.

Austrian Airlines hat neuen CEO und CFO

Der Aufsichtsrat der Austrian Airlines AG hat in seiner Sitzung vom 20. Juni 2018 Alexis von Hoensbroech als neuen CEO und Vorstandsvorsitzenden von Austrian Airlines bestellt. Er folgte ab dem 1. August 2018 auf Kay Kratky. Wolfgang Jani trat zum 16. April 2018 die Nachfolge von Heinz Lachinger als CFO an.

Profitabilitätssteigerung steht im Fokus

Aufgrund der starken Nachfrage und des zunehmenden Wettbewerbs in Wien hat Austrian Airlines ihre strategische Ausrichtung mit Blick auf ihre Kunden und deren Bedürfnisse weiterentwickelt. Deutliche Komplexitätsreduktion sowie die stärkere Fokussierung auf das Kerngeschäft und den Hub-Verkehr in Wien wurden als Basis für die Steigerung der Profitabilität definiert. Die drei Kernpunkte des insgesamt zehn Punkte umfassenden Programms beinhalten die Verlagerung der dezentralen Crew-Basen nach Wien, die Flottenerneuerung durch Phase-out der Dash Turboprop-Flotte einhergehend mit dem Ausbau der A320-Flotte sowie eine Bereinigung des Netzwerks. Mit Letzterem geht die Neuorganisation der Flüge aus den österreichischen Bundesländern nach Deutschland einher. Des Weiteren werden Synergien im Bereich Verwaltung und Operations geprüft und umgesetzt.

Passagierzahlen liegen erneut auf Rekordniveau

Mit einer Passagierzahl von knapp 14 Mio. hat Austrian Airlines um 8 % mehr Passagiere befördert als 2017 (Vorjahr: 12,8 Mio.) und auch mehr als je zuvor in der 60-jährigen Geschichte der Airline. Das Angebot wurde um 6 % erweitert, der Absatz konnte um 10 % gesteigert werden. Die Auslastung lag mit 79,3 % um 2,5 Prozentpunkte über dem Vorjahr (Vorjahr: 76,8 %). Die Durchschnittserlöse lagen um 1,3 % unter Vorjahr. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie um 0,3 % unter Vorjahr. Die Verkehrserlöse lagen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 6 % über Vorjahr.

Adjusted EBIT liegt unter Vorjahr

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines lagen aufgrund des IFRS 15-Effekts im Jahr 2018 mit 2.178 Mio. EUR um 8 % unter dem Wert des Vorjahres (Vorjahr: 2.358 Mio. EUR). Bereinigt um diesen Effekt legten die Umsatzerlöse um 5 % zu. Die Gesamterlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 4 %.

Die operativen Aufwendungen sind um 8 % auf 2.173 Mio. EUR gesunken. Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lagen die operativen Aufwendungen um 5 % über Vorjahr. Darin spiegeln sich das Wachstum des Flugbetriebs sowie die um 16 % gestiegenen Treibstoffkosten wider. Zusätzlich kam es aufgrund von Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb zu erhöhten außerordentlichen Kosten. Die Technikkosten sanken hingegen um 17 %.

Das Adjusted EBIT lag mit 83 Mio. EUR um 11 % unter Vorjahr (Vorjahr: 93 Mio. EUR). Damit lag die Adjusted EBIT-Marge bei 3,8 %, 0,1 Prozentpunkte unter Vorjahr (Vorjahr: 3,9 %). Ohne den Effekt aus der geänderten Bilanzierung von Kosten aus Triebwerksüberholungen wäre das Adjusted EBIT um 55 % gesunken. Um der damit einhergehenden geringeren Profitabilität entgegenzuwirken, wurden auf der Langstrecke unprofitable Strecken gestrichen und die Kapazität auf rentablere Destinationen verlagert. Im Kontinentalverkehr wurde die Kapazität insbesondere dort ausgebaut, wo Konkurrenz zu Low-Cost-Carriern besteht. Andere unprofitable Routen wurden dafür eingestellt.

Geschäftsfeld Eurowings

Geschäftsfeld Eurowings fokussiert sich auf den wachsenden Markt der europäischen Direktvertriebe. | Konzept setzt auf eine zentrale Steuerung verschiedener Flugbetriebe. | Übernahme wesentlicher Teile der Air Berlin hat Marktposition deutlich gestärkt. | Hohes Wachstum festigt Stellung als drittgrößter Anbieter von Direktverkehren in Europa. | Integrationskosten haben Ergebnis erheblich belastet.

4,2

Umsatz in Mrd. €

- 231

Adjusted EBIT in Mio. €



T041 KENNZAHLEN EUROWINGS

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.230	4.041	5 ¹⁾
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	18	- 4	
Adjusted EBITDA	Mio. €	142	322	- 56
Adjusted EBIT	Mio. €	- 231	60	
EBIT	Mio. €	- 231	- 33	- 600
Adjusted EBIT-Marge	%	- 5,5	1,5	- 7,0 P.
Adjusted ROCE	%	- 8,2	2,8	- 11,0 P.
EACC	Mio. €	- 262	- 92	- 185
Segment- investitionen	Mio. €	515	972	- 47
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9.255	7.501	23
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.296	7.190	29

¹⁾ Ohne IFRS 15-Effekt: 19%.

Mit Eurowings verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der europäischen Direktverkehre. Das Konzept basiert neben hoher Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten auf einer skalierbaren Unternehmensstruktur, die eine flexible Integration neuer Partner mit unterschiedlichen Kooperationsmodellen ermöglicht. Das Eurowings-Konzept setzt dabei auf eine zentrale Steuerung verschiedener Flugbetriebe, das sogenannte Plattformmodell.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Marktposition wird durch Übernahme ehemaliger Air Berlin-Flugzeuge deutlich gestärkt

Im Jahr 2018 ist Eurowings vor allem aufgrund der Übernahme wesentlicher Teile der früheren Air Berlin-Flotte stark gewachsen. Eurowings hat sich damit zu Europas drittgrößtem Anbieter von Direktverkehren entwickelt. Im Berichtsjahr nahm die Anzahl der Flugzeuge von 180 auf 205 zu, die Anzahl der Mitarbeiter stieg von 7.501 auf 9.255. Insgesamt wurden 77 Flugzeuge der ehemaligen Air Berlin übernommen und rund 3.000 ehemalige Air Berlin-Mitarbeiter eingestellt. Mit Abschluss der technischen Integration liegt der Schwerpunkt nun darauf, die Kundenzufriedenheit durch Verbesserungen der operationellen Stabilität zu erhöhen und die Profitabilität zu steigern. Dazu soll unter anderem die operative Komplexität, die im Zuge der Übernahme stark angestiegen ist, verringert werden. Außerdem liegt der Fokus auf der Stärkung einer einheitlichen Unternehmenskultur durch die erfolgreiche Integration der zahlreichen neuen Mitarbeiter.

Führende Position an deutschen, österreichischen und belgischen Flughäfen wird ausgebaut

Durch ihr starkes Wachstum konnte Eurowings in ihren Heimatmärkten Deutschland, Österreich und Belgien die führende Position an acht Flughäfen übernehmen, an fünf weiteren Flughäfen war sie im Berichtsjahr die Nummer zwei.

Geschäftstätigkeit

Eurowings fokussiert sich auf den Markt der europäischen Direktverkehre und sorgt für Wachstum und Konsolidierung

Das Geschäftsfeld Eurowings setzt sich aus den Flugbetrieben Eurowings, Germanwings, Eurowings Europe, Brussels Airlines und der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) zusammen. Darüber hinaus zählt die Beteiligung an SunExpress zu diesem Geschäftsfeld. Im Sommerflugplan 2018 umfasste das von insgesamt 13 Standorten aus bediente Streckennetz des Geschäftsfelds Eurowings 197 Destinationen in 62 Ländern.

Im spanischen Mallorca hat Eurowings im Sommer 2018 ihren Marktanteil als neue Nummer zwei am Standort fast verdoppelt. Zudem hat die Airline im Jahr 2018 einen neuen Langstreckenflugbetrieb am Standort Düsseldorf aufgebaut.

Maßnahmen gegen Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb werden eingeführt

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2018 kam es vermehrt zu Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb in Form von Verspätungen und Flugausfällen, die umfangreiche Anpassungen im Sommerflugplan 2018 von Eurowings erforderten. Ursache waren unter anderem die von der EU-Kommission nicht genehmigte Übernahme der NIKI Luftfahrt GmbH und die Beendigung der Kooperation mit der Nachfolgegesellschaft Laudamotion. Weitere externe Faktoren wie Fluglotsenstreiks, personelle Einschränkungen bei den europäischen Flugsicherungen und wetterbedingte Ausfälle haben das operative Geschäft von Eurowings zusätzlich beeinträchtigt.

Zur Stabilisierung sowie zur nachhaltigen Verbesserung des Flugbetriebs wurden zum Beginn des Winterflugplans 2018 diverse Maßnahmen implementiert. So wurden unter anderem die Puffer in den Flugplänen vergrößert, die Anzahl von Reserveflugzeugen und Standby-Crews erhöht, Landungen vorgezogen, um nicht von Nachtflugverbote betroffen zu sein, sowie Block- und Bodenzeiten verlängert. Diese Maßnahmen zeigten bereits nach wenigen Wochen erste positive Effekte.

Verkehrsleistung wird stark ausgeweitet

Durch den Zugang von Flugzeugen im Rahmen der Insolvenz von Air Berlin inklusive der Übernahme der LGW sowie der Übernahme von Thomas Cook Belgium durch Brussels Airlines stieg die Verkehrsleistung deutlich an. Insgesamt beförderten die Flugbetriebe von Eurowings im Geschäftsjahr 2018 über 38 Mio. Fluggäste (Vorjahr: 33 Mio.). Dies entspricht einem Anstieg von 18% gegenüber Vorjahr. Die Zahl der Flüge stieg um 16%. Angebot und Absatz erhöhten sich um 21% beziehungsweise 23%. Der Sitzladefaktor nahm um 1,4 Prozentpunkte auf 81,3% zu (Vorjahr: 79,9%). Die Durchschnittserlöse sanken wachstums- und konsolidierungsbedingt um 2,4%. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie 1,9% unter Vorjahr. Die Verkehrserlöse stiegen bereinigt um den IFRS 15-Effekt um 20%.

T042 LEISTUNGSDATEN EUROWINGS

		2018	2017	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	38.491	32.613	18
Flüge	Anzahl	322.620	277.804	16
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	64.748	53.381	21
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	52.609	42.647	23
Sitzladefaktor	%	81,3	79,9	1,4 P.

In der regionalen Betrachtung wurden Angebot und Absatz in allen Verkehrsgebieten ausgebaut. Der Sitzladefaktor stieg auf der Kurzstrecke, auf der Langstrecke blieb er unverändert. Die Durchschnittserlöse sanken auf der Kurzstrecke und stiegen auf der Langstrecke. Die Verkehrserlöse nahmen in allen Verkehrsgebieten zu.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsätze steigen wachstumsbedingt

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Eurowings stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 5% auf 4.230 Mio. EUR (Vorjahr: 4.041 Mio. EUR). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt stiegen die Umsatzerlöse um 19%. Die um Währungs- und IFRS 15-Effekte bereinigten Stückelöse (RASK) sanken um 2,9%.

T043 OPERATIVE KENNZAHLEN EUROWINGS¹⁾

	2018	2017	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnitts- erlöse	7,8	8,0	-2,4	-1,9
Stückerlöse (RASK)	6,8	7,0	-3,2	-2,9
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff	5,7	5,6	1,7	2,2

¹⁾ Auf vergleichbarer Basis, auch Vorjahr inklusive IFRS 15-Effekten.

T044 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Eurowings

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2018 in Mio. €	Veränderung in % ¹⁾	2018 in Tsd.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in %	Veränderung in P.
Kurzstrecke	3.097	16	35.222	17	42.348	19	34.247	22	80,9	2,0
Langstrecke	1.020	38	3.269	26	22.400	25	18.362	25	82,0	0,0
Gesamtverkehr	4.117	20	38.491	18	64.748	21	52.609	23	81,3	1,4

¹⁾ IFRS 15-Restatement 2017.

Aufwendungen sind von Integrationskosten belastet

Die operativen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich im Wesentlichen mengenbedingt, aber auch infolge von einmaligen Integrationskosten und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb um 11% auf 4.775 Mio. EUR (Vorjahr: 4.294 Mio. EUR). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt stiegen die operativen Aufwendungen um 25%. Die währungsbereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff lagen um 2,2% über Vorjahr. Ohne den Effekt aus der geänderten Bilanzierung der Kosten aus Triebwerksüberholungen wären diese um 1,9% gestiegen.

T045 AUFWENDUNGEN EUROWINGS

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3.174	3.044	4
davon Treibstoff	973	733	33
davon Gebühren	957	1.335	-28
davon Operating Lease/Charter	323	391	-17
davon Technikleistungen	427	293	46
Personalaufwand ¹⁾	619	484	28
Abschreibungen ²⁾	372	262	42
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	610	504	21
Summe operative Aufwendungen	4.775	4.294	11

¹⁾ Ohne nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Innerhalb des Materialaufwands verzeichneten die Treibstoffkosten mengen- und preisbedingt einen Anstieg von 33% auf 973 Mio. EUR (Vorjahr: 733 Mio. EUR). Die Gebühren lagen aufgrund des Saldierungseffekts aus IFRS 15 um 28% unter Vorjahr bei 957 Mio. EUR (Vorjahr: 1.335 Mio. EUR). Ohne den Effekt stiegen die Gebühren um 16%.

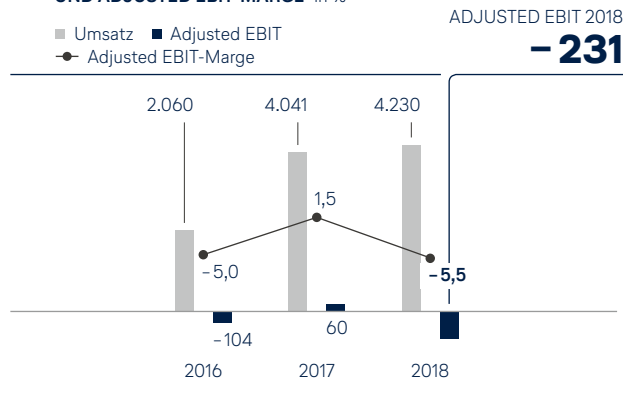
Die Aufwendungen für Leases erhöhten sich um 95% auf 84 Mio. EUR (Vorjahr: 43 Mio. EUR). Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme der LGW sowie der Umstellung der Lease-Verträge der SunExpress Langstreckenflugzeuge. Zusätzliche Wet-Leases und höhere Technikaufwendungen für die Überholung übernommener Fluggeräte standen im Zusammenhang mit der Übernahme von 77 Flugzeugen aus der ehemaligen Flotte der Air Berlin, deren technische Integration länger dauerte als ursprünglich geplant. Die Technikaufwendungen insgesamt stiegen um 46% auf 427 Mio. EUR (Vorjahr: 293 Mio. EUR). Darüber hinaus belasteten gestiegene Aufwendungen für Kompensationszahlungen infolge von Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb die Ergebnisentwicklung.

Der Personalaufwand erhöhte sich mengenbedingt gegenüber Vorjahr um 28% auf 619 Mio. EUR (Vorjahr: 484 Mio. EUR).

Die Abschreibungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 42% auf 372 Mio. EUR (Vorjahr: 262 Mio. EUR). Grund dafür war vor allem der Anstieg der planmäßigen Flugzeugabschreibungen infolge des starken Flottenwachstums.

Adjusted EBIT durch Einmalaufwendungen belastet

Die Ergebnisentwicklung war 2018 erheblich von einmaligen Integrationsaufwendungen im Flugbetrieb belastet. Diese beliefen sich auf rund 170 Mio. EUR. Einschließlich dieser Aufwendungen sank das Adjusted EBIT auf -231 Mio. EUR (Vorjahr: 60 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank damit um 7,0 Prozentpunkte auf -5,5% (Vorjahr: 1,5%). Bereinigt um den IFRS 15-Effekt lag der Rückgang bei 6,3 Prozentpunkten. Ohne den Effekt aus der geänderten Bilanzierung von Kosten aus Triebwerksüberholungen hätte das Adjusted EBIT -178 Mio. EUR betragen (Vorjahr: 94 Mio. EUR).

G18 EUROWINGS: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. €

Das EBIT von Eurowings verminderte sich gegenüber Vorjahr um 198 Mio. EUR auf -231 Mio. EUR (Vorjahr: -33 Mio. EUR). Es entsprach damit im Berichtsjahr dem Adjusted EBIT (Vorjahr: -93 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2017 beruhte die Differenz vor allem auf außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie Bewertungseffekten bei Pensionen im Zusammenhang mit der damaligen Tarifeinigung mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit.

Segmentinvestitionen sinken

Im Vorjahresvergleich sanken die Segmentinvestitionen um 47% auf 515 Mio. EUR (Vorjahr: 972 Mio. EUR). Im Vorjahr waren die Investitionen aufgrund des Kaufs von Flugzeugen im Rahmen der Insolvenz von Air Berlin deutlich erhöht. Die Investitionen im Berichtsjahr entfielen im Wesentlichen auf den Kauf von Flugzeugen im Rahmen der Übernahme der LGW sowie den Ausbau des Langstreckengeschäfts von Brussels Airlines.

Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Cargo ist Europas führende Fracht-Airline. | Qualitätsverbesserungen und weltweite Kooperationen stärken Marktposition. | Effizientere Prozesse führen zu geringeren Kosten und höherer Flexibilität. | Kunden profitieren von zunehmender Digitalisierung. | Umsatz und Ergebnis übertreffen Vorjahreswerte.

2,7

Umsatz in Mrd. €

268

Adjusted EBIT in Mio. €

T046 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.713	2.524	7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	32	27	19
Adjusted EBITDA	Mio. €	372	363	2
Adjusted EBIT	Mio. €	268	263	2
EBIT	Mio. €	263	262	0
Adjusted EBIT-Marge	%	9,9	10,4	-0,5 P.
Adjusted ROCE	%	14,6	16,2	-1,6 P.
EACC	Mio. €	139	142	-2
Segment- investitionen	Mio. €	374	79	373
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4.505	4.511	0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.422	4.504	-2

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Cargo ist Europas führende Frachtfluggesellschaft

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG, dem Spezialisten für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group, auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und kleineren, auf Digitalisierungsaspekte der Branche ausgerichteten Unternehmen.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von Lufthansa Cargo liegt im Airport-to-Airport-Luftfrachtgeschäft. Das Produktportfolio umfasst sowohl Standard- und Expressfracht als auch hoch spezialisierte Produkte. Unter den Spezialprodukten, wie dem Transport von lebenden Tieren, Wertfracht, Post und Gefahrgut, nimmt vor allem die Beförderung von temperatursensibler Fracht kontinuierlich zu. Um den Anforderungen dieser sensiblen Güter gerecht zu werden, verfügt das Unternehmen über eine spezielle Infrastruktur am Frankfurter Flughafen, darunter die Frankfurt Animal Lounge und das Lufthansa Cargo Cool Center.

Die Frachterflotte von Lufthansa Cargo bestand zum Geschäftsjahresende aus fünf Flugzeugen vom Typ Boeing 777F und zwölf Boeing MD-11F. Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten werden auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, SunExpress sowie der Eurowings-Langstreckenflüge vermarktet. Seit dem 1. September 2018 vermarktet Lufthansa Cargo auch die Frachtkapazitäten von Brussels Airlines. Rund die Hälfte der Fracht wird jeweils an Bord von Fracht- und Passagierflugzeugen befördert. Insgesamt bietet Lufthansa Cargo Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an. Die in Leipzig ansässige AeroLogic fliegt mit zehn B777-Frachtflugzeugen im Auftrag ihrer beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express weltweit 28 Ziele an.

Internationale Kooperationen werden erweitert

Lufthansa Cargo baut ihre Partnerschaften weiter aus. Im Mai 2018 startete eine neue Kooperation mit United Airlines. Der größte Teil der Stationen in Europa und den USA wurde bereits angebunden. Weitere europäische Länder sowie der US Feeder Service werden in der ersten Hälfte 2019 integriert. Darüber hinaus wird Anfang 2019 die Kooperation mit Cathay Pacific Cargo auf Flüge von Europa nach Hongkong ausgeweitet.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Führende Position soll weiter ausgebaut werden

Über stetige Qualitätsverbesserungen und weltweite Kooperationen soll die führende Position von Lufthansa Cargo in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden. Darüber hinaus strebt Lufthansa Cargo an, die Prozesse im Luftfrachtgeschäft weiter zu vereinfachen und zu automatisieren sowie die Stückkosten dauerhaft zu senken.

Das im Jahr 2016 beschlossene strategische Kostensenkungsprogramm konnte im Oktober 2018 erfolgreich abgeschlossen werden. Dadurch ist das Unternehmen nun schlanker aufgestellt und kann in der volatilen Branche schneller reagieren.

Auch 2019 bleibt die strenge Kostenkontrolle im Fokus, sowohl im Hinblick auf Prozesse als auch im Hinblick auf den effizienten Produktionsmitteleinsatz.

Flotte wird modernisiert und erweitert

Im Februar und März 2019 werden zwei weitere Boeing 777F in die Flotte integriert. Sie sollen mittelfristig die MD-11F-Frachter ablösen und so die Modernisierung der Flotte vorantreiben. Zudem hat Lufthansa Cargo im Januar 2019 ein weiteres Frachtflugzeug vom Typ Boeing 777F geleast, das bei AeroLogic eingesetzt wird. Ein viertes wird im Herbst 2019 folgen.

Digitalisierung bringt viele Kundenvorteile mit sich

Digitalisierung stellt eine wesentliche Säule im Rahmen des strategischen Programms Cargo Evolution dar. Digitalisierungsfragen wurden sowohl in der Organisation von Lufthansa Cargo als auch im Projektportfolio noch weiter in den Vordergrund gestellt. Zu den Schwerpunkten gehören aktuell die Erneuerung der IT-Infrastrukturlandschaft und die weitere Digitalisierung der Kundenschnittstellen mit dem Ziel, das Unternehmen mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital zu vernetzen.

Fast drei Viertel aller Frachtbriefe werden bereits elektronisch erstellt. Durch die Digitalisierung profitieren die Kunden von mehr Transparenz, größerer Geschwindigkeit, verbesserter Qualität und Flexibilität sowie höherer Effizienz.

Bodeninfrastruktur wird weiter modernisiert

Das Frachtzentrum in Frankfurt wird kontinuierlich modernisiert. Neben einer damit einhergehenden Vergrößerung wurde 2018 die gesamte Infrastruktur des Cool Centers für temperatursensible Luftfrachtsendungen verbessert. Die einzelnen Schritte sind in ein integriertes, modulares Modernisierungskonzept für das Logistikzentrum Frankfurt eingebettet, welches schrittweise umgesetzt wird.

Angebot und Absatz entwickeln sich positiv

Das Angebot von Lufthansa Cargo wurde im Geschäftsjahr 2018 insgesamt um 5% erhöht. Die Belly-Kapazitäten stiegen stärker als die Frachterkapazitäten. Der Absatz stieg bedingt durch höhere Kapazitäten bei den Frachtern um 1%. Die erhöhten Belly-Kapazitäten, die sich vor allem auf Routen konzentrierten, die für das Frachtgeschäft weniger relevant sind, konnten nicht vollständig abgesetzt werden. Insgesamt sank der Nutzladefaktor somit um 3,2 Prozentpunkte auf 65,9% (Vorjahr: 69,1%). Lufthansa Cargo ist es jedoch gelungen, die Durchschnittserlöse im Vergleich zum Vorjahr nochmals deutlich zu steigern. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie 8,6% über Vorjahr.

T047 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

		2018	2017	Veränderung in %
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	13.555	12.867	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.934	8.886	1
Nutzladefaktor	%	65,9	69,1	-3,2 P.
Durchschnittserlöse ¹⁾	€ Cent	28,5	26,7	6,7 ²⁾

¹⁾ Auf vergleichbarer Basis, auch Vorjahr inklusive IFRS 15-Effekten.

²⁾ Währungsbereinigte Veränderung: 8,6%.

Die wichtigsten Verkehrsgebiete von Lufthansa Cargo sind weiterhin Asien/Pazifik und Amerika, wo Angebot, Absatz und Verkehrserlöse am stärksten ausgebaut wurden. Die Durchschnittserlöse stiegen in den Regionen Asien/Pazifik und Nahost/Afrika am stärksten.

T048 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebote Fracht- Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer		Fracht- Nutzladefaktor	
	2018 in Mio. €	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in %	Veränderung in P.
Europa	198	0	716	4	316	-7	44,1	-5,2
Amerika	1.068	6	6.256	6	3.909	2	62,5	-2,4
Asien/Pazifik	1.107	12	5.512	8	4.166	1	75,6	-4,9
Nahost/Afrika	177	0	1.071	-7	543	-9	50,7	-1,1
Gesamtverkehr	2.550	7	13.555	5	8.934	1	65,9	-3,2

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2018 sind die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Logistik um 7% auf 2.713 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.524 Mio. EUR). Ausschlaggebend dafür waren insbesondere die stark gestiegenen Durchschnittserlöse. Die Gesamterlöse stiegen um 7% auf 2.770 Mio. EUR (Vorjahr: 2.597 Mio. EUR).

Aufwendungen steigen betriebsbedingt

Die operativen Aufwendungen stiegen um 8% auf 2.538 Mio. EUR (Vorjahr: 2.357 Mio. EUR). Der Treibstoffaufwand stieg preisbedingt um 16% auf 379 Mio. EUR an (Vorjahr: 326 Mio. EUR). Der Charteraufwand stieg um 23% auf 839 Mio. EUR, maßgeblich getrieben durch die Übernahme der Vermarktung der Belly-Kapazitäten von Brussels Airlines zum Ende des dritten Quartals 2018 (Vorjahr: 683 Mio. EUR). Der Personalaufwand reduzierte sich aufgrund des Personalabbaus bei Lufthansa Cargo infolge der erfolgreichen Umsetzung des strategischen Kostensparprogramms um 3% auf 420 Mio. EUR (Vorjahr: 435 Mio. EUR).

T049 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.753	1.575	11
davon Treibstoff	379	326	16
davon Gebühren	292	302	-3
davon Charter	839	683	23
davon Technikleistungen	120	123	-2
Personalaufwand ¹⁾	420	435	-3
Abschreibungen ²⁾	104	100	4
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	261	247	6
Summe operative Aufwendungen	2.538	2.357	8

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

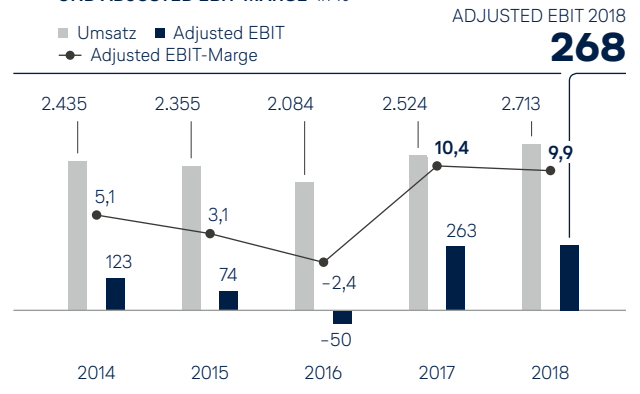
²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT verbessert sich

Das Adjusted EBIT stieg um 2% auf 268 Mio. EUR (Vorjahr: 263 Mio. EUR). Ohne die Umstellung der Bilanzierung von Triebwerkswartungsereignissen, die sich insbesondere auf die Aufwendungen im Jahr 2017 auswirkte, wäre das Adjusted EBIT um 10% auf 265 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 242 Mio. EUR).

G19 LOGISTIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen steigen an

Die Investitionen stiegen im Berichtszeitraum vor allem aufgrund der Anzahlung für zwei neue B777-Frachter deutlich auf 374 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik ist weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerzielle Flugzeuge. | Fokus liegt auf Innovationen und digitalen Produkten. | Kontinuierliche Kostensenkungen verbessern das Ergebnis nachhaltig. | Umsatz steigt vor allem aufgrund höherer konzernexterner Erlöse. | Ergebnis liegt über Vorjahr.

5,9

Umsatz in Mrd. €

425

Adjusted EBIT in Mio. €

an 61 Gesellschaften beteiligt. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 850 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber. Dabei entfällt rund ein Drittel des Geschäfts auf Konzerngesellschaften und rund zwei Drittel auf externe Kunden.

T050 KENNZAHLEN TECHNIK

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.918	5.404	10
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	2.106	1.836	15
Adjusted EBITDA	Mio. €	549	530	4
Adjusted EBIT	Mio. €	425	415	2
EBIT	Mio. €	426	411	4
Adjusted EBIT-Marge	%	7,2	7,7	-0,5 P.
Adjusted ROCE	%	7,1	7,7	-0,6 P.
EACC	Mio. €	129	147	-12
Segment- investitionen	Mio. €	241	233	3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	23.219	21.502	8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	22.537	21.200	6
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	22	23	-4

Das Leistungsspektrum von Lufthansa Technik beinhaltet die acht Geschäftsbereiche Flugzeugwartung, Flugzeugüberholung, Triebwerksinstandhaltung, Geräteinstandhaltung, Flugzeugsysteme, Entwicklung und Herstellung von Kabinenprodukten, Entwicklung digitaler Produkte sowie die Erstausstattung und Betreuung von VIP-Flugzeugen. Die Angebotspalette erstreckt sich über unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen, von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen bis hin zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten.

Innovationen und digitale Produkte stehen weiterhin im Fokus

Im Jahr 2018 hat Lufthansa Technik die eigens entwickelte, unabhängige und integrierte Softwareplattform AVIATAR weiter ausgebaut. AVIATAR unterstützt Kunden in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose für Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt. Zehn Partner und Kunden arbeiten inzwischen mit AVIATAR und über 1.000 Flugzeuge sind live auf der Plattform, um von optimierten Betriebszeiten, geringeren Folgekosten sowie sichererem und zuverlässigerem Flottenbetrieb zu profitieren.

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter

Lufthansa Technik ist der global führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe. Das Unternehmen ist direkt und indirekt

Im Bereich Triebwerksinstandhaltung hat Lufthansa Technik das von ihr entwickelte automatische Inspektionsverfahren für Triebwerksbauteile industrialisiert. Es handelt sich hierbei um ein roboterbasiertes, mit High-End-Sensoren ausgestattetes Verfahren, das Rissinspektionen im Triebwerksbereich digital durchführt. Darüber hinaus hat Lufthansa Technik mit Cyclean Trockeneis ein weltweit einmaliges Verfahren zur Triebwerkswäsche mit CO₂-Trockeneis entwickelt, das ab 2019 ergänzend zur wasserbasierten Triebwerkswäsche ein-

gesetzt werden soll. Neben der hohen Umweltfreundlichkeit bietet das Verfahren den Vorteil, dass es auch bei Außentemperaturen unter dem Gefrierpunkt anwendbar ist. Dadurch können Triebwerke an 365 Tagen im Jahr gewaschen werden, selbst in Permafrost-Regionen.

Durch die Gate-App der Lufthansa Technik Logistik Services (LTLS), einem Tochterunternehmen der Lufthansa Technik AG, können Bauteile fortan mit Hilfe eines Industrie-Tablets erfasst werden. So kann die Identifikation von Flugzeugmaterial nicht nur mobil, handlich und flexibel, sondern auch vollständig digitalisiert erfolgen.

Zur Optimierung interner Prozesse hat die Lufthansa Technik-Tochter Intercoat die weltweit erste teilautomatisierte Anlage zur Beschichtung von Bauteilen mit INTERFILL®, einem Füllstoff zur Wiederherstellung der Gebrauchstauglichkeit von Komponenten, entwickelt und in Betrieb genommen. Bislang war das Advanced Epoxy Coating-Verfahren reine Handarbeit. Mit der neuen teilautomatisierten Anlage werden Bauteile nunmehr in nur einem Arbeitsgang beschichtet.

Lufthansa Technik treibt internationales Wachstum weiter voran

Im Bereich Triebwerksinstandhaltung treibt Lufthansa Technik zusammen mit ihren Partnern den Aufbau der neuen Beteiligungen XEOS, EME Aero und 3D.aero voran. So feierte das gemeinsam mit GE Aviation gegründete Unternehmen XEOS bereits 2018 Richtfest des hochmodernen Instandhaltungszentrums in Polen. Ab Frühjahr 2019 werden hier Triebwerksmuster der neuesten Generation von General Electric, vornehmlich des Typs GENx-2B, später auch vom Typ GE9X, gewartet, repariert und überholt. Zudem konnte EME Aero (Engine Maintenance Europe), ein Joint Venture von Lufthansa Technik und der MTU Aero Engines, ein Grundstück im polnischen Aviation Valley nahe dem Flughafen Rzeszów erwerben und auf diese Weise den Grundstein für den Bau eines der größten und modernsten MRO-Shops für Getriebefan-Triebwerke weltweit legen. Dieser soll seinen Betrieb Ende 2019 aufnehmen.

Lufthansa Technik und LG Electronics haben im Berichtsjahr eine Absichtserklärung für die Gründung eines Joint Ventures für Flugzeugdisplays und -systeme unterzeichnet. Das neue Gemeinschaftsunternehmen wird die fortschrittliche, leichte und flexible OLED-Displaytechnologie von LG mit der Expertise von Lufthansa Technik im Luftfahrtgeschäft kombinieren, um neue Märkte für On-Board-Flugzeuganwendungen wie Willkommensbildschirme und Innenverkleidungen zu erschließen. Das neue Unternehmen wird seinen Betrieb im ersten Halbjahr 2019 aufnehmen.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Wichtige Verträge sind verlängert und neu abgeschlossen worden

Im Berichtsjahr ist die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge um 13 % auf 5.131 gestiegen. Im Geschäftsjahr 2018 konnten 29 neue Kunden gewonnen und 576 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 5 Mrd. EUR für 2018 und die Folgejahre abgeschlossen werden.

Weltweite Kapazitäten werden nachfragegerecht ausgeweitet

Um die steigende MRO-Nachfrage zu bedienen, werden die weltweiten Kapazitäten von Lufthansa Technik kontinuierlich erweitert. Unter anderem hat Lufthansa Technik im Juni ein neues Langstrecken-Heckdock am Wartungsstandort München in Betrieb genommen. Das Dock erleichtert die Wartungsarbeiten an den Flugzeugmustern Airbus A330, A340 und A350 und ermöglicht, dass verschiedene Arbeiten gleichzeitig durchgeführt werden können.

Lufthansa Technik Malta hat im Jahr 2018 vom Luftfahrtbundesamt die Zulassung für die A350-Überholungen erhalten. Die erste A350 wird im Frühjahr 2019 für Überholungsarbeiten erwartet. Darüber hinaus hat das Tochterunternehmen Lufthansa Technik Puerto Rico von der Federal Aviation Administration (FAA) die Zulassung für die Instandhaltung der A320neo erhalten. Für den Standort Hamburg hat Lufthansa Technik von der Civil Aviation Administration of China (CAAC) die Zulassung als Instandhaltungsbetrieb von Flugzeugen der Muster Boeing 737-700 und -800 erhalten.

Kontinuierliche Kostensenkungen stehen weiterhin im Fokus

Zur Sicherstellung des Erfolgs und der Zukunftsfähigkeit von Lufthansa Technik werden in allen Geschäftsbereichen sowie auf zentraler Ebene Maßnahmen aus laufenden Projekten umgesetzt, die die Kostenposition beziehungsweise Effizienz der Unternehmensgruppe verbessern und das Ergebnis nachhaltig steigern. So werden beispielsweise in der Geräteinstandhaltung Maßnahmen ergriffen, um die Marge zu verbessern. Ziel ist es dabei, unter anderem die Durchlauf- und Logistikzeiten zu verkürzen und gleichzeitig das Kostenniveau niedrig zu halten.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz konnte deutlich gesteigert werden

Lufthansa Technik konnte die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2018 um 10 % auf 5.918 Mio. EUR steigern (Vorjahr: 5.404 Mio. EUR). Starkes Wachstum in Amerika und eine solide Geschäftsentwicklung in Europa, dem wichtigsten Absatzmarkt der Lufthansa Technik, trugen dazu bei.

Die konzernexternen Erlöse profitierten von Kontrakterweiterungen in den Bereichen Triebwerks- und Geräteinstandhaltung sowie einer höheren Einlastung in der Flugzeugüberholung. Die konzerninternen Erlöse stiegen vor allem bedingt durch einen erhöhten Anteil im Triebwerksgeschäft mit dem Kunden Lufthansa German Airlines.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen aufgrund von Wechselkurseffekten um 19 % auf 264 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 326 Mio. EUR). Insgesamt stiegen die vom Geschäftsfeld Technik erwirtschafteten Gesamterlöse um 8 % auf 6.182 Mio. EUR (Vorjahr: 5.730 Mio. EUR).

Aufwendungen steigen insbesondere mengenbedingt an

Die operativen Aufwendungen stiegen im Jahr 2018 um 8 % auf 5.764 Mio. EUR (Vorjahr: 5.345 Mio. EUR). Der Materialaufwand erhöhte sich aufgrund einer Zunahme der Gesamtleistung im Triebwerks- und Gerätebereich sowie gesteigerter Fremdleistungen um 11 % auf 3.359 Mio. EUR (Vorjahr: 3.039 Mio. EUR). Der Personalaufwand lag mit 1.435 Mio. EUR um 6 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 1.356 Mio. EUR). Dies ist auf das Wachstum der Belegschaft zurückzuführen. Sonstige operative Aufwendungen wuchsen um 1 % auf 846 Mio. EUR (Vorjahr: 835 Mio. EUR). Die kontinuierlichen Kostensenkungsmaßnahmen wirkten sich positiv auf die Gesamtaufwendungen aus.

T051 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3.359	3.039	11
davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.036	1.971	3
davon Fremdleistungen	1.109	847	31
Personalaufwand ¹⁾	1.435	1.356	6
Abschreibungen ²⁾	124	115	8
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	846	835	1
Summe operative Aufwendungen	5.764	5.345	8

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

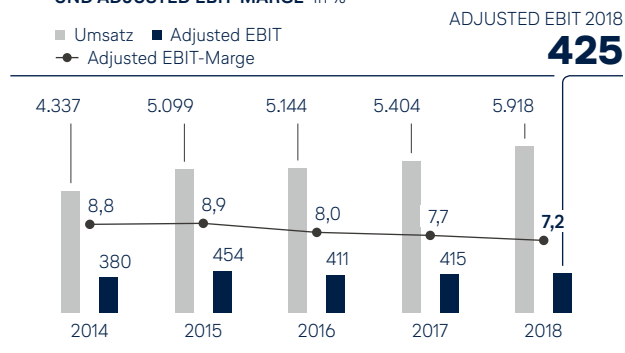
²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt über Vorjahr

Das Adjusted EBIT von Lufthansa Technik stieg gegenüber Vorjahr um 2 % auf 425 Mio. EUR (Vorjahr: 415 Mio. EUR). Insbesondere die gute Geschäftsentwicklung in der Geräteinstandhaltung konnte die Entwicklung im Triebwerksgeschäft überkompensieren. Das Triebwerksgeschäft litt unter Kapazitätsengpässen und ungewöhnlich langen Durchlaufzeiten aufgrund von marktweiten Engpässen in der Verfügbarkeit von Ersatzteilen.

G20 TECHNIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. €



Segmentinvestitionen liegen auf hohem Niveau

Die Investitionen lagen mit 241 Mio. EUR um 3 % über Vorjahr (Vorjahr: 233 Mio. EUR). Wesentliche Investitionen entfielen auf die Beschaffung von Reservetriebwerken, den Aufbau der Joint Ventures mit General Electric (XEOS) und MTU (EME) zur Erbringung von Triebwerksdienstleistungen, die Ausweitung des Mobile Engine Service-Netzwerks sowie die Entwicklung von digitalen Produkten.

Geschäftsfeld Catering

Die LSG Group ist ein führender Anbieter im Airline-Catering. | Transformation des Geschäftsmodells führt zu höherer Flexibilität und Agilität. | Hohes Kundeninteresse untermauert strategische Neuausrichtung. | Umsatz liegt auf Vorjahresniveau. | Adjusted EBIT steigt deutlich.

3,2

Umsatz in Mrd. €

115

Adjusted EBIT in Mio. €

T052 KENNZAHLEN CATERING

		2018	2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.217	3.219	0
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	718	663	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	181	130	39
Adjusted EBIT	Mio. €	115	66	74
EBIT	Mio. €	110	45	144
Adjusted EBIT-Marge	%	3,6	2,1	1,5 P.
Adjusted ROCE	%	6,9	3,9	3,0 P.
EACC	Mio. €	30	-17	
Segment- investitionen	Mio. €	79	84	-6
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35.512	34.563	3
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	35.548	35.122	1
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	126	120	5

Geschäftstätigkeit

Starkes Markenportfolio bietet umfangreiches Produkt- und Serviceangebot

Die LSG Group bietet ein vollständiges Portfolio von Produkten und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Sie verfügt über starke unabhängige Expertenmarken. LSG Sky Chefs bietet Catering für Fluggesellschaften und Zugbetreiber sowie die Bewirtschaftung von Lounges an. Sie liefert jährlich rund 700 Mio. Mahlzeiten und ist an 205 Flughäfen weltweit für mehr als 300 Fluggesellschaften und eine wachsende Zahl europäischer Bahnbetreiber präsent.

Retail inMotion ist für die Entwicklung und das Management von airlinespezifischen Bordverkaufsprogrammen zuständig. SPIRIANT sorgt für das Design und die Beschaffung von Bordserviceequipment, während Evertaste Convenience Food für die Reisebranche und den Einzelhandel herstellt. Zudem bietet das Unternehmen durch SCIS Sicherheitsdienste an nordamerikanischen Flughäfen an. In Deutschland werden die Einzelhandelsmärkte Ringeltaube an Flughäfen betrieben.

Die erfolgreiche Erschließung neuer Kundengruppen und der Ausbau der Marktposition von Retail inMotion zum führenden Bordverkaufsanbieter und Technologieexperten sind stabile Pfeiler für die Zukunftsausrichtung der LSG Group.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Transformation des operativen Geschäftsmodells schreitet voran

Angesichts der sich verändernden Kundennachfrage hat die LSG Group eine umfassende Transformation des operativen Geschäftsmodells eingeleitet, die in Europa als Pilotregion zur Einrichtung zentraler Produktionsstrukturen und flexibler Logistikmodelle zügig voranschreitet. Die Genehmigung zum Bau von zwei regionalen Produktionsstätten in Tschechien und im Westen Deutschlands ist ein bedeutender Meilenstein in dieser Entwicklung. Dank ihrer Reichweite werden die künftigen Produktionszentren auch wichtige Flughäfen beliefern können, an denen die LSG Group heute nicht präsent ist.

Kundeninteresse bestätigt strategische Neuausrichtung

Im Geschäftsjahr 2018 wurden umfassende Catering-Verträge mit United Airlines, American Airlines, LATAM, Cathay Dragon und TAP Portugal an mehreren Stationen verlängert. Die Verträge zur Belieferung von Asiana Airlines sowie Alitalia an ihren jeweiligen Drehkreuzen in Seoul beziehungsweise Rom liefen hingegen aus. Retail inMotion behauptete ihre Position unter anderem durch den Gewinn des Managementvertrags für das exklusive Etihad-Bordverkaufsprogramm, die Vermarktung innovativer Konzepte für SWISS und Eurowings sowie die Einführung einer umfassenden digitalen Retail-Plattform mit neuen mobilen Applikationen für Passagiere

und Crews. Im Zuggeschäft konnte Comboios de Portugal als Neukunde gewonnen werden, im Equipmentbereich wurden erstmals unter anderem Egypt Air, Aeroflot und die Deutsche Bahn beliefert.

Zwei neue Joint Venture-Betriebe wurden in Wenzhou, China, sowie Lagos, Nigeria, eröffnet und das Catering-Joint Venture in Luanda, Angola, wurde vorzeitig verlängert.

Der im Frühjahr als bester Cateringbetrieb Europas mit dem QSAI Award ausgezeichnete Betrieb in Brüssel, Belgien, nahm zusätzlich die Belieferung des Flughafens Amsterdam auf.

Außerordentliche Innovationskraft stellten die kulinarischen Experten der LSG Group mit der Entwicklung von Astronautennahrung unter Beweis, die enorme Anforderungen an Nährgehalte, medizinische Aspekte und Haltbarkeit erfüllen muss und seit Juni der ISS Crew als Bonusmahlzeiten dient.

Basis für Digitalisierung von Prozessen und Kostensenkungen wird geschaffen

Gleichzeitig führt das Unternehmen prozessorientierte Standards über alle Standorte und Divisionen hinweg ein, um damit eine solide Grundlage für die Digitalisierung der Abläufe in Produktion und Verwaltung zu schaffen. Dazu zählen die Entwicklung von Applikationen zur Etablierung zunehmend papierloser Produktionsprozesse sowie die Pilotierung von fahrerlosen Gabelstaplern und Robotern. Durch die zunehmende Digitalisierung werden Opportunitäten zur Kostensenkung und zur Steigerung des Kundennutzens erschlossen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz liegt auf Vorjahresniveau

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Catering lagen trotz negativer Wechselkursentwicklungen mit 3.217 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 3.219 Mio. EUR), vor allem unterstützt durch solides Wachstum mit den Konzerngesellschaften Lufthansa German Airlines und Eurowings. Die Gesamterlöse stiegen um 1% auf 3.294 Mio. EUR (Vorjahr: 3.274 Mio. EUR).

Aufwendungen gehen zurück

Die operativen Aufwendungen sanken aufgrund von vorteilhaften Wechselkursentwicklungen, geringeren Aufwendungen für die Restrukturierung des Europageschäfts sowie gesunkenen Wertberichtigungen auf Kundenforderungen um 1% auf 3.208 Mio. EUR (Vorjahr: 3.240 Mio. EUR).

T053 AUFWENDUNGEN CATERING

	2018 in Mio. €	2017 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.385	1.396	-1
Personalaufwand ¹⁾	1.218	1.220	0
Abschreibungen ²⁾	66	64	3
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	539	560	-4
Summe operative Aufwendungen	3.208	3.240	-1

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

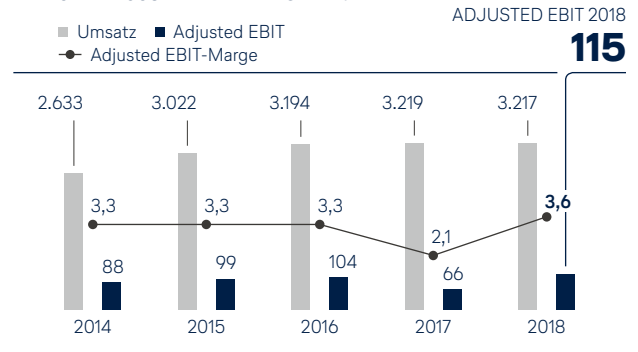
²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT steigt gegenüber Vorjahr

Das Adjusted EBIT stieg dementsprechend um 74% auf 115 Mio. EUR (Vorjahr: 66 Mio. EUR).

G21 CATERING: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. €



Segmentinvestitionen kaum verändert

Die Segmentinvestitionen lagen mit 79 Mio. EUR um 6% unter Vorjahr (Vorjahr: 84 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf die Modernisierung von Produktionsstandorten.

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus baut Produktportfolio aus und fokussiert sich auf Kerngeschäft.
| Starke Erweiterung der Ausbildungskapazitäten belastet das Ergebnis von Lufthansa Aviation Training. | IT-Gesellschaften weiten ihr Geschäft aus. | Ergebnis der Konzernfunktionen leidet unter Wegfall von Einmaleffekt im Vorjahr.

T054 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2018	2017	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	2.876	2.689	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	- 135	- 77	- 75
Adjusted EBIT	Mio. €	- 189	- 130	- 45
EBIT	Mio. €	- 162	- 133	- 22
Segmentinvestitionen	Mio. €	59	62	- 5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	11.265	11.157	1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	11.200	11.161	0

Zu den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Service- und Finanzgesellschaften des Konzerns, vor allem AirPlus, Lufthansa Aviation Training und die IT-Gesellschaften, sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group.

AirPlus erweitert Produktportfolio und verstärkt Fokus auf Kerngeschäft

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus) ist ein führender internationaler Anbieter von Lösungen für das tägliche Management von Geschäftsreisen. Die Gesellschaft ist ein internationaler Anbieter im globalen Markt für Zahlungs- und Abrechnungsdienstleistungen im Kerngeschäft für Geschäftsreisen. Unter der Marke AirPlus International werden marktspezifische Lösungen in über 60 Ländern weltweit angeboten. Insgesamt betreute das Unternehmen im Berichtsjahr rund 50.000 Firmenkunden.

Im Jahr 2018 entwickelte AirPlus die European Corporate Card Solution. Die neue Kartenlösung unterstützt vor allem in Europa tätige Unternehmen und ihre Mitarbeiter dabei, Bezahlprozesse zu vereinfachen. Statt verschiedener nationaler Bankpartner ist AirPlus der zentrale Ansprechpartner für alle Belange von der Implementierung des Kartenprogramms bis hin zu Bezahlung und Reporting. AirPlus plant, das Produkt bis Ende 2019 in den europäischen Märkten auszurollen.

AirPlus hat ihr Know-how auch für Dienstleistungen bei der internationalen Mautabrechnung unter der Marke Road Account eingesetzt und sich damit eine führende Stellung im deutschen Markt erarbeitet. Im Rahmen der Fokussierung auf das eigene Kerngeschäft hat AirPlus diesen Geschäftsbereich zum Ende des Jahres 2018 an die Union Tank Eckstein GmbH & Co. KG (UTA) veräußert und damit auch den zugehörigen Kunden und Mitarbeitern eine attraktive Zukunftsperspektive eröffnet.

Das Adjusted EBIT der Gesellschaft ging vor allem aufgrund von Kosten infolge der Modernisierung der IT- und Prozesslandschaft auf -13 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 49 Mio. EUR).

Lufthansa Aviation Training bietet umfassende Aus- und Weiterbildung für Cockpit und Kabine

Die Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT) gehört mit ihrer Kompetenz in der Aus- und Weiterbildung von Cockpit- und Kabinenpersonal an zwölf Ausbildungs- und Trainingsstandorten zu den führenden Unternehmen im Bereich Flight Training und blickt auf mehr als 60 Jahre Branchenerfahrung zurück. Zum Kundenportfolio der LAT gehören die Gesellschaften der Lufthansa Group sowie über 200 national und international renommierte Airlines.

Unter der Marke European Flight Academy (EFA) bündelt die LAT sämtliche konzerneigenen Flugschulen in Deutschland, der Schweiz und den USA. Das Unternehmen mit Sitz in München bildet den fliegerischen Nachwuchs der verschiedenen Lufthansa Group Airlines aus.

Die Rekrutierung von Pilotenschülern konnte durch Umsetzung eines umfangreichen Maßnahmenpakets sowie einer Marketing- und Kommunikationskampagne im Jahr 2018 erheblich gesteigert werden. So nahmen im Jahresverlauf rund 450 Flugschüler die zweijährige Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer bei der European Flight Academy auf. Im Vorjahr waren es noch rund 240 Schüler.

Die LAT hat im Jahr 2018 umfangreiche Aufwendungen in Infrastruktur und neue Trainingsgeräte, vor allem Flugsimulatoren, getätigt. Gleichzeitig investiert das Unternehmen in innovative Produkte und Digitalisierung, um so in diesen Zukunftsfeldern weiterhin die Vorreiterrolle übernehmen zu können.

Das Adjusted EBIT der Gesellschaft sank deshalb im Vergleich zum Vorjahr um 36 % auf 27 Mio. EUR (Vorjahr: 42 Mio. EUR).

IT-Gesellschaften bauen ihr Geschäft weiter aus

Die Lufthansa Systems GmbH & Co. KG konnte ihre Position innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group mit mehr als 350 internationalen Airline-Kunden weiter ausbauen. Mit dem Aviation Campus wurde ein Umfeld für eine noch bessere Unterstützung der Projekte und Initiativen innerhalb der Lufthansa Group geschaffen, um damit noch kooperativer, zuverlässiger, innovativer und digitaler zusammenzuarbeiten. Dabei werden neue Ideen ausgetauscht und die Zusammenarbeit mit Partnern und Start-ups wird weiter intensiviert.

Lufthansa Industry Solutions profitiert im Zuge der digitalen Transformation deutlich von der starken Nachfrage nach IT-Beratung und Systemintegration von Kunden innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group. Entsprechend erweitert der IT-Dienstleister seine Kompetenzen in Kernthemen wie IT Security, Internet of Things (IoT), Data Analytics, Artificial Intelligence und Cloud Solutions. In den Zielbranchen umfasst die Kundenbasis mehr als 200 Unternehmen.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die IT-Gesellschaften im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 32 Mio. EUR, 3 % unter Vorjahr (Vorjahr: 33 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen leidet unter Wegfall von Einmaleffekt im Vorjahr

Die Ergebnisentwicklung des Segments Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen wird maßgeblich durch die Konzernfunktionen bestimmt, in deren Ergebnis die Währungssicherungs- und Finanzierungsfunktion der Deutschen Lufthansa AG für die Konzerngesellschaften einfließt. Dementsprechend ist das Ergebnis stark von Kursschwankungen beeinflusst.

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen stiegen um 3 % auf 1.392 Mio. EUR. Die betrieblichen Aufwendungen legten um 4 % auf 1.678 Mio. EUR zu. Das Adjusted EBIT verringerte sich somit um 6 % auf – 286 Mio. EUR (– 270 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis resultiert im Wesentlichen aus dem Wegfall einmaliger Kursgewinne im Vorjahr sowie aus gestiegenen IT-Aufwendungen.

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen unter Vorjahr

Die Gesamterlöse der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sind um 7 % auf 2.876 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.689 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 10 % auf 3.109 Mio. EUR (Vorjahr: 2.839 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT sank um 45 % auf – 189 Mio. EUR (Vorjahr: – 130 Mio. EUR).

Chancen- und Risikobericht

Das Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert. | Chancen und Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht. | Konzern-Risikomanagement umfasst auch CSR-relevante Aspekte und deren Risiken für externe Stakeholder. | Chancen werden gezielt genutzt.

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT

Chancenmanagement-Prozess

Für die globale Airline-Industrie mit ihrer hohen Dynamik bieten sich Chancen sowohl von außen, zum Beispiel durch neue Kundenwünsche, Marktstrukturen, fortschreitende Konsolidierung oder Veränderung regulatorischer Rahmenbedingungen, als auch von innen durch neue Produkte, Innovationen, Qualitätsverbesserungen und weitere Wettbewerbsdifferenzierungen.

Mitarbeiter und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Darüber hinaus ist dies integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenario-Analysen und fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Chancen und die mit ihnen einhergehenden Risiken genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt und umgesetzt.

Die Steuerung erfolgt durch die etablierten Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte.

Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

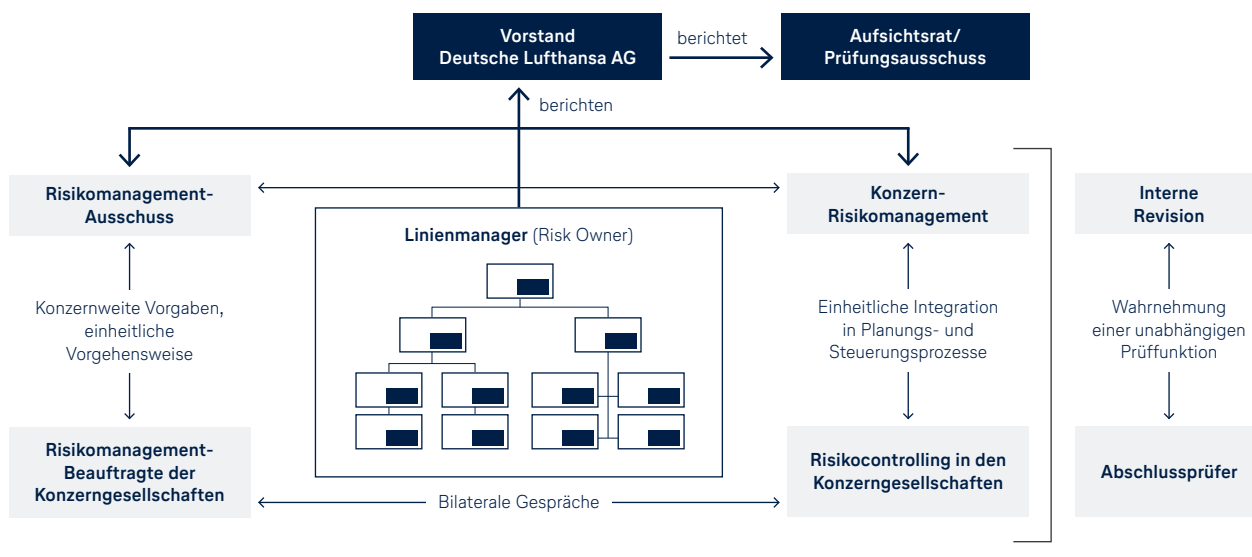
Das Risikomanagement der Lufthansa Group verfolgt das Ziel, wesentliche Risiken vollständig zu identifizieren, transparent und vergleichbar darzustellen, zu bewerten und zu steuern. Risk Owner sind verpflichtet, Risiken proaktiv zu überwachen und zu steuern sowie relevante Informationen in den Planungs-, Steuerungs- und Kontrollprozessen zu berücksichtigen. Die vom Vorstand erlassene Konzernrichtlinie Risikomanagement legt alle methodischen und organisatorischen Standards im Umgang mit Chancen und Risiken verbindlich fest.

Aufbau des Risikomanagement-Systems

In den Betrachtungsbereich des Risikomanagement-Systems werden neben allen Fluggesellschaften der Lufthansa Group auch die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering sowie die Gesellschaften Lufthansa Aviation Training, Lufthansa AirPlus, Miles & More, Lufthansa Global Business Services, die IT-Gesellschaften sowie die Delvag-Gruppe einbezogen.

Die Beteiligten werden in der Abbildung **G22 Risikomanagement bei der Lufthansa Group** dargestellt.

G22 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP



Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht die Existenz und Wirksamkeit des Risikomanagements der Lufthansa Group.

Der Risikomanagement-Ausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig erkannt, bewertet und gesteuert werden. Außerdem ist er dafür verantwortlich, die Effektivität und Effizienz des Risikomanagements zu verbessern. Die Besetzung und die Verantwortung des Gremiums sind in einer Geschäftsordnung festgelegt.

Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagement-System ist 2018 vom Stabsbereich „Risikomanagement, Internes Kontrollsystem und Datenschutz“ zum Bereich „Corporate Controlling“ gewechselt. Unverändert wird direkt an den Finanzvorstand berichtet. Das Konzern-Risikomanagement ist für die Implementierung einheitlich geltender Standards, Methoden, die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses sowie für das gesamte Risikomanagement-Berichtswesen der Lufthansa Group verantwortlich.

In allen einbezogenen Gesellschaften sind Risikomanagement-Beauftragte durch die jeweiligen Vorstände beziehungsweise Geschäftsführungen ernannt. Diese sind für die Umsetzung der Konzernrichtlinie in ihren Gesellschaften verantwortlich und stehen in engem und regelmäßigem Austausch zum Risikomanagement der Lufthansa Group. Außerdem stellen sie die Abstimmung der risikorelevanten Informationen mit den Planungs- beziehungsweise Prognoseprozessen ihrer Gesellschaft sicher (Risikocontrolling).

Als sogenannte Risk Owner sind namentlich Führungskräfte mit Budget- und/oder disziplinarischer Verantwortung zu benennen. Diese sind für die Umsetzung des bereichsbezogenen Risikomanagements zuständig. Somit gehört es zu den elementaren Aufgaben jeder Managementfunktion, Risiken zu erkennen, zu bewerten, zu überwachen und zu steuern. In den „Risikopolitischen Grundsätzen“ ist unter anderem festgelegt, dass der Eintritt wesentlicher vorhersehbarer Risiken, über die in der Vergangenheit nicht berichtet wurde, als schwerwiegender Managementfehler angesehen wird.

Die interne Revision führt unternehmensinterne, unabhängige Systemüberprüfungen mit Fokus auf Wirksamkeit, Angemessenheit und Wirtschaftlichkeit des praktizierten Risikomanagement-Systems der Lufthansa Group durch.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen durch den Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2018 kam zu dem Ergebnis, dass alle gesetzlichen Anforderungen uneingeschränkt erfüllt werden.

Ablauf des Risikomanagement-Prozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagement-Prozess beginnt mit der Identifikation aktuell und zukünftig bestehender und potenzieller Chancen und Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Als Chancen und Risiken definiert die Lufthansa Group mögliche positive beziehungsweise negative Abweichungen von einem Planwert, einer Prognose oder einer Zielvorstellung potenzieller zukünftiger Entwicklungen oder Ereignisse. Identifizierte Risiken werden durch die Risikokoordinatoren der Gesellschaften plausibilisiert und im konzernweiten Risikoportfolio zusammengestellt. Das Risikoportfolio dokumentiert die systematische Gesamtheit aller Einzelrisiken und stellt das qualitätsgesicherte Ergebnis der Identifikationsphase dar. Aufgrund der sich dynamisch verändernden Risikolandschaft setzen sich die Risk Owner kontinuierlich mit der Identifikation von Risiken auseinander.

Risk Owner sind verpflichtet, die von ihnen verantworteten Risiken mindestens quartalsweise auf Vollständigkeit und Aktualität zu überprüfen. Sie beziehen dabei auch ein, in welchem Maß risikobezogene Sachverhalte bereits in der Ergebnisprognose berücksichtigt sind und inwieweit darüber hinaus Chancen beziehungsweise Risiken bestehen, ein im Vergleich zur Prognose besseres oder schlechteres Ergebnis zu erreichen. Sie managen Chancen und Risiken aktiv durch risikomitigierende Steuerungsinstrumente und Maßnahmen.

Hierauf aufbauend wird der Vorstand quartalsweise über die aktuelle Risikolage der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder informiert. Der Vorstand berichtet jährlich an den Prüfungsausschuss über die Entwicklung des Risikomanagement-Systems, die aktuelle Risikosituation der Lufthansa Group sowie über wesentliche Einzelrisiken und deren Management. Ergänzend zu diesen Standardberichten bestehen im Fall von wesentlichen Veränderungen bereits identifizierter oder neu erkannter Top-Risiken verbindlich geregelte Ad-hoc-Meldeprozesse.

Bewertungssystematik im Risikomanagement-Prozess

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien innerhalb der Lufthansa Group. Hierbei werden, soweit möglich, objektive Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet die Basis für die Konsolidierung gleichartiger Einzelrisiken zu einem aggregierten Risiko. Mit dem Ziel, die Risikoposition proaktiv zu begrenzen, werden geeignete Instrumente zur Risikosteuerung definiert. Durch eine fortlaufende Risikoüberwachung werden Veränderungen von Einzelrisiken sowie Anpassungsbedarfe bei der Risikosteuerung frühzeitig erkannt. Sofern erforderlich werden zur Risikosteuerung und -überwachung notwendige Maßnahmen initiiert. Darunter sind zeitlich befristete, hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zeitbezug klar definierte Aktivitäten zu verstehen, die dem Aufbau von Regelinstrumenten dienen. Die Fortschritte werden ebenfalls

kontinuierlich überwacht. Die Lufthansa Group unterscheidet bei der Bewertung von Risiken methodisch qualitative und quantitative Risiken. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, also unter Berücksichtigung von implementierten und wirksamen Steuerungs- und Überwachungsinstrumenten.

Bei qualitativen Risiken handelt es sich meist um langfristige Entwicklungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung auf die Lufthansa Group. Aufgrund häufig noch unkonkreter Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Qualitative Risiken werden häufig in Form von „schwachen Signalen“ identifiziert. Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos beispielsweise auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Bei der Ausprägungsform wird beurteilt, wie ausgeprägt oder verdichtet die (schwachen) Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung **G23 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken** zu entnehmen.

Bei quantitativen Risiken handelt es sich um Risiken, deren potenzielle Ergebniswirkung abgeschätzt werden kann. Dabei wird zwischen unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten differenziert. Als Schadensausmaß wird der potenzielle monetäre Effekt auf das geplante Adjusted EBIT angegeben. Dieser bezieht sich je nach Art des Risikos auf relativ selten eintretende Eventrisiken, zum Beispiel eine Luftraumsperrung, oder auf Risiken aus Abweichungen hinsichtlich der geplanten Geschäftsentwicklung, zum Beispiel aufgrund der Treibstoffpreisvolatilität. Quantitative Risiken bilden damit die Grundlage für die übergreifende Verifizierung potenzieller Plan- und Prognoseabweichungen. Die Schwellenwerte für die Einordnung des monetären Adjusted EBIT-Effekts werden für die Lufthansa Group wie auch für die Konzerngesellschaften nach einheitlichen Kriterien zentral ermittelt.

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C-, D- oder sonstige Risiken klassifiziert. Als wesentlich gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A- und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. **G23 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt **Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung, S. 64 ff.**, tabellarisch in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die Lufthansa Group dargestellt sowie im Folgenden detailliert beschrieben. Teilweise werden

gleichartige Risiken im Vergleich zur internen Steuerung stärker aggregiert dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf sämtliche Geschäftsfelder der Lufthansa Group.

Berücksichtigung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes im Risikomanagement

Nach dem Inkrafttreten des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) im April 2017 wurde das Konzern-Risikomanagement der Lufthansa Group um CSR-relevante Aspekte (Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, Menschenrechte, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie die Lieferkette) und deren Risiken für externe Stakeholder erweitert. Dabei blieb die Risikomanagement-Methodik unverändert. Eine Überführung der Risiken in den nicht-finanziellen Bericht erfolgt gemäß CSR-RUG, sofern Risiken schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Gesellschaft haben und ihr Eintritt sehr wahrscheinlich ist. 2018 erfolgte eine Aktualisierung. Es gab, wie im Vorjahr, keine CSR-Risiken, über die hiernach berichtet werden müsste.

Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagement-Prozesses

Der Risikomanagement-Prozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht. Hierbei wird die Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen wesentlicher Risiken im Rahmen des IKS der Lufthansa Group systematisch überprüft. Die Auswahl der relevanten Risiken erfolgt jährlich. Die Prüfung beinhaltet die Bewertung des Aufbaus und der Funktionsfähigkeit des IKS. Die Berichterstattung über die Prüfungsergebnisse ist Bestandteil des Berichts über die Wirksamkeit des IKS an die jeweiligen Aufsichtsgremien der Gesellschaften beziehungsweise gesellschaftsübergreifend an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG.

G23 LUFTHANSA RISIKOBEWERTUNG FÜR QUALITATIVE UND QUANTITATIVE RISIKEN

■ A-Risiko ■ B-Risiko ■ C-Risiko ■ D-Risiko

Ausprägungsform/ Eintrittswahrscheinlichkeit

sehr hoch/ ≥ 50%					
hoch/ 30 – 50%					
mittel/ 20 – 30%					
gering/ 10 – 20%					
sehr gering/ 2 – 10%					
	unwesentlich/ 26 – 52	niedrig/ 52 – 130	moderat/ 130 – 260	wesentlich/ 260 – 520	kritisch/ ≥ 520

**Bedeutungsgrad/
Schadensausmaß in Mio. €**

CHANCEN UND RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

In der unten stehenden Tabelle sind die Top-Risiken der Lufthansa Group dargestellt. Diese umfassen alle quantitativen A- und B-Risiken sowie qualitative Risiken mit einer Bewertung von mindestens „wesentlich“ und „hoch“ in der Reihenfolge ihrer Bedeutung. Ausführliche Erläuterungen finden sich in den folgenden Abschnitten.

Gesamtwirtschaftliche Chancen und Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für 2019 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht, S. 75 ff.](#), entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsätze und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesem Fall die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group diesbezüglich auch von positiven Entwicklungen außerhalb des eigenen Kernmarkts profitieren. Gleiches gilt für eine Entwicklung der Weltwirtschaft und der einzelnen für die Lufthansa Group relevanten Märkte, die schlechter als erwartet ist.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere durch eine zunehmende Verunsicherung über politische Entwicklungen, wie beispielsweise die andauernde protektionistische Wirtschaftspolitik in den USA.

Es bestehen nach wie vor Unsicherheiten hinsichtlich der kurz- bis mittelfristigen Auswirkungen des Brexits auf die europäische Wirtschaft im Allgemeinen und die Luftfahrt im Besonderen. Die Lufthansa Group beobachtet die politischen Entwicklungen um den Brexit und ist auf verschiedene Szenarien vorbereitet. In den letzten Monaten hat sich der Konzern verstärkt mit dem unregelmäßigen Austritt des Vereinigten Königreichs befasst und bereits erste vorbereitende Maßnahmen eingeleitet. Es ist nicht auszuschließen, dass makroökonomische oder regulatorische Veränderungen die finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group beeinflussen.

Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen

Die weiterhin kritische Sicherheitslage vor allem in Nahost und Nordafrika, aber auch in Europa und Deutschland sowie das latente Risiko terroristischer Eingriffe in den Luftverkehr und dessen Infrastruktur können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten sowie die Sicherheit von Flugbetrieb, Kunden und Mitarbeitern der Lufthansa Group haben. Potenzieller Schaden kann durch Primäreffekte, wie den Ausfall einzelner Zielgebiete, aber auch durch signifikante Sekundäreffekte, wie einen Passagierrückgang, höhere Versicherungsprämien, Mehraufwand für Treibstoff wegen Luftraumsperrungen oder höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen, entstehen.

T055 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr	Erläuterung
Quantitative Risiken				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 67 f.
Cyber- und IT-Risiken	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 71 f.
Verstöße gegen Compliance-Anforderungen	kritisch	hoch	↑	↗ S. 72
Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 69
Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	↓	↗ S. 68
Erlösriskien	wesentlich	sehr hoch	↑	↗ S. 66
Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen	wesentlich	hoch	→	↗ S. 64 f.
Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb	wesentlich	mittel	→	↗ S. 66
Kontrahentenrisiken	wesentlich	gering	→	↗ S. 69
Verlust des Investment Grade Ratings	wesentlich	sehr gering	↓	↗ S. 69
Qualitative Risiken				
Flugbetriebsrisiken	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 70 f.
Pandemische Erkrankungen	wesentlich	hoch	→	↗ S. 65
Personalrisiken	wesentlich	hoch	→	↗ S. 70
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 67
Markteintritt Original Equipment Manufacturer ¹⁾	kritisch	hoch	→	↗ S. 66
Verunreinigte Lebensmittel ¹⁾	kritisch	gering	→	↗ S. 71

¹⁾ Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen, die im Kontext regionaler Rahmenbedingungen zu bewerten sind. Die Bedrohung des zivilen Luftverkehrs durch komplexe Flugabwehrsysteme, insbesondere in den Händen nicht-staatlicher Akteure, sowie die aufgrund zunehmender Militäraktivitäten wachsenden Herausforderungen in der Nutzung und Koordination des Luftraums erfordern weiterhin umfassende Maßnahmen zur Bewertung und Steuerung von Risiken für Flüge über Krisengebiete. Die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen steigen stetig angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen. Zunehmende Sicherheitsauflagen infolge erhöhter Gefährdungen, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Passagiere können zu weiteren Einschränkungen im internationalen Luftverkehr und damit zu Belastungen der Luftverkehrswirtschaft führen.

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein ganzheitliches Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Lufthansa Group haben können. Dabei geht es sowohl um die sofortige Einsatzbereitschaft als auch um das Antizipieren möglicher Gefahren und das Ergreifen effektiver Schutzmaßnahmen im Vorfeld. Die Lufthansa Group erstellt fortlaufend umfassende Sicherheitsanalysen, um Entwicklungen bereits im Vorfeld einzuschätzen und Präventivszenarien für den Fall etwaiger Beeinträchtigungen zu entwerfen. Hierbei kann auf ein umfangreiches Netzwerk aus nationalen und internationalen Sicherheitsbehörden und auf Sicherheit spezialisierten Beratungsunternehmen zurückgegriffen werden. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen richten sich dabei nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen eines Schadensereignisses.

Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen wird ein Qualitätsmanagement-System genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länder Risiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group sicherzustellen. Falls notwendig, werden Defizite durch Zusatzmaßnahmen kompensiert, die alle relevanten Funktionsbereiche betreffen können. Zudem werden die Art der Wahrnehmung Deutschlands in bestimmten Regionen der Welt sowie das Profil der Lufthansa Group im Vergleich zu anderen, besonders gefährdeten westlichen Luftfahrtunternehmen in der Auswahl von Infrastruktur und Prozessen im Ausland berücksichtigt.

Pandemische Erkrankungen

Weltweit entstehen Risiken durch die Übertragung von Infektionserregern vom Tier zum Menschen, von Mensch zu Mensch sowie auf anderen Wegen. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass das Fluggastaufkommen im Luftverkehr aus Angst vor Ansteckungsgefahr drastisch sinkt. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeiter aus Angst vor Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen, und Mitarbeiter vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch hohe Krankheitsraten der Mitarbeiter kann der operative Betrieb gefährdet sein.

Die Lufthansa Group prüft permanent Informationen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des deutschen Robert-Koch-Instituts und weiterer Institutionen, um epidemische oder pandemische Gefährdungen bestmöglich frühzeitig aufdecken zu können. Mitarbeiter werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten.

Branchenspezifische Chancen und Risiken

Marktwachstum und Wettbewerbsentwicklung

Die Luftverkehrsindustrie befindet sich insgesamt weiterhin auf einem langfristigen Wachstumspfad, mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten vor allem bei Low-Cost-Carriern und in Wachstumsregionen wie beispielsweise Asien/Pazifik.

Die Lufthansa Group ist breit aufgestellt, um geschäftsfeldübergreifend vom globalen Wachstum profitieren zu können. Dabei spielt die fortschreitende Konsolidierung der Branche eine große Rolle. Durch strategische Übernahmen und Partnerschaften kann die Lufthansa Group ihre Wettbewerbsposition in einem fragmentierten Marktumfeld stärken, das Preisumfeld stabilisieren und Wachstumschancen realisieren. Die aktuellen Flottenbestellungen und Lieferslots von Flugzeugen mit neuer Technologie erlauben den Airlines der Lufthansa Group, aktiv am globalen Wachstum teilzuhaben sowie durch Kapazitätsanpassungen flexibel auf Markt- und Wettbewerbsänderungen zu reagieren.

Marktkonsolidierung

Im fragmentierten europäischen Airline-Sektor ist seit einigen Jahren ein verstärkter Konsolidierungstrend zu beobachten. Beispiele hierfür im Berichtsjahr sind die Übernahme der österreichischen Laudamotion durch Ryanair oder die Insolvenzen von Small Planet Airlines (Deutschland) beziehungsweise der Primera Air Scandinavia. Die Lufthansa Group sondiert dieses Umfeld grundsätzlich aus einer Position als aktiver Konsolidierer und evaluiert mögliche M&A-Transaktionen. Ziel ist es, Chancen aus der fortschreitenden Marktkonsolidierung zu nutzen, wie etwa Skaleneffekte, Effizienzgewinne oder den Zugang zu attraktiven Slots. Hierbei steht für die Lufthansa Group auch eine sorgfältige Analyse und Bewertung der Risiken aus solchen Transaktionen im Vordergrund, zum Beispiel Komplexitäts- oder Integrationsrisiken.

Konvergenz der Geschäftsmodelle und neue Kundenanforderungen

Im europäischen Marktumfeld schreitet die Angleichung der Geschäftsmodelle von Low-Cost-Carriern und Full-Service-Airlines weiter voran. Dies führt im Segment der Full-Service-Airlines zu einem steigenden Kostendruck, dem durch Einsatz neuer Technologien und effiziente Ressourcennutzung begegnet wird. Daher konzentriert sich die Lufthansa Group neben dem Ausbau von Eurowings in einem preissensitiven Umfeld auch auf hochwertige Produkte und anspruchsvolle Kunden in ihren starken Heimatmärkten.

Bei den Kunden ist vermehrt der Wunsch nach einem individualisierten Reiseerlebnis erkennbar. Diesem Premium-Anspruch gerecht zu werden, bleibt das klare Ziel des Unternehmens. Hier investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in Mitarbeiter und Systeme. So verfolgen die Network Airlines unter dem strategischen Leitgedanken „New Premium“ den Anspruch, jedem Kunden zur richtigen Zeit das passende Produkt zur Verfügung stellen zu können. Mit Gründung der Eurowings Digital GmbH im Berichtsjahr wird zudem die Entwicklung von innovativen Produkten und Dienstleistungen für Reisende insbesondere in Form von Software-Lösungen und mobilen Applikationen im Low-Cost-Segment vorangetrieben.

Service-Gesellschaften

Die Lufthansa Group ist mit ihren Service-Gesellschaften in den Bereichen Logistik, Technik und Catering breit aufgestellt und partizipiert am globalen Wachstum der Airline-Industrie. So verfolgt Lufthansa Cargo Wachstumschancen durch die Entwicklung innovativer Produkte, die Digitalisierung und die Etablierung weiterer Luftfracht-Joint Ventures. Lufthansa Technik konzentriert sich auf die Ausweitung des Leistungsportfolios mit Schwerpunkt auf Digitalisierung, auf Entwicklungschancen in den Wachstumsmärkten in Asien und Amerika sowie auf den Ausbau von Partnerschaften mit Original Equipment Manufacturer (OEM). Der Catering-Spezialist LSG Group setzt aufgrund geänderter Kundenanforderungen auf den Ausbau neuer Geschäftsmodelle und Vertriebsstrukturen, wie zum Beispiel die Entwicklung und das Management von IT-gestützten On-Board-Retail-Lösungen. Die regionalen Herausforderungen reichen dabei von umfassenden Restrukturierungen in Europa bis zu starkem Wachstum in Asien und Nordamerika.

Erlösrisiken

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen durch Preisschwankungen, Überkapazitäten, konjunkturelle Schwankungen, aktuelle Markt- und Wettbewerbsentwicklungen, geopolitische Veränderungen sowie unvorhersehbare global wirkende Ereignisse Risiken mit Auswirkungen auf die Erlöse. Die Erlösentwicklung wird kontinuierlich beobachtet. Im Bedarfsfall werden Vertriebs-, Produkt-, Kapazitäts- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Die Stückkostenpositionen werden insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte konsequent und nachhaltig verbessert.

Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb

Wenn Flugzeuge zum Beispiel aus Witterungsgründen oder aufgrund von Engpässen bei der Infrastruktur nicht pünktlich starten oder landen können, kann dies neben Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit auch zu erhöhten Kosten aus Unregelmäßigkeiten durch direkte und indirekte Entschädigungsleistungen führen. Nach den Problemen im abgelaufenen Geschäftsjahr in Bezug auf die operationale Stabilität mit Flugplanänderungen, Flugausfällen oder Verspätungen mit negativen Auswirkungen auf das Ergebnis wurde konzernweit eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet, um die operationale Stabilität im Jahr 2019 zu verbessern. ➤ **Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht, S. 206 ff.** Es verbleibt jedoch auch im Jahr 2019 ein wesentliches Risiko, da die externen Rahmenbedingungen vor allem im Hinblick auf andauernde Kapazitätsengpässe in der Flugsicherung schwierig bleiben werden.

Entwicklung und Wettbewerbsintensität im Beschaffungsmarkt

Digitale Plattformen gewinnen eine zunehmende Bedeutung in der Planung, Steuerung und Vergabe des physischen Maintenance Repair and Overhaul (MRO)-Fulfillment und gefährden die direkte Vertrags- und Kundenbeziehung zwischen dem MRO-Anbieter und der Airline. Im Zuge dieser digitalen Transformation versuchen neue Wettbewerber, mit datenbasierten Leistungen und digitalen Fähigkeiten in den Markt einzudringen. Der Zugang und die Kontrolle über diese Daten spielt eine übergeordnete Rolle, um die Kostenkontrolle und Kompetenz im MRO-Vergabeprozess zu erhalten.

Darüber hinaus besteht weiterhin ein gleichbleibender Trend zu einer immer kleineren Anzahl von Herstellern der Originalteile je Flugzeug- und Triebwerkstyp. Die Marktposition der OEM führt insbesondere bei neuen Flugzeugmustern zu wachsenden Markteintrittsbarrieren für unabhängige Anbieter von flugzeugbezogenen MRO-Leistungen und erschwert den Zugang zu Lizenzen und geistigem Eigentum. Eine zentrale Herausforderung als MRO-Anbieter ist es, die Marktposition in diesem Umfeld weiter auszubauen beziehungsweise zu halten.

Lufthansa Technik steuert diesen Risiken über strategisch wichtige Partnerschaften, Joint Ventures und die Etablierung der digitalen Plattform AVIATAR entgegen.

Chancen und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die internationale Luftfahrtbranche unverändert stark. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn Länder oder supranationale Organisationen isoliert in einem Teilmarkt in den Wettbewerb eingreifen, beispielsweise durch regionale oder nationale Steuern, Emissionshandel, Gebühren, Auflagen oder Subventionen. Die Lufthansa Group begleitet diese Entwicklungen aktiv in den entsprechenden Gremien und Foren sowie im Verbund mit anderen Unternehmen und Verbänden.

Verschärfung der Lärmgesetzgebung

Verschärfte Lärmvorschriften können bei Luftfahrtgesellschaften oder Flughäfen wirksam werden. Sie können zum Beispiel zu erhöhten Kosten durch Nachrüstung von Flugzeugen oder das Verbot gewisser Typen beziehungsweise zu höheren Entgelten oder erhöhtem Überwachungsaufwand führen. Auf europäischer Ebene ist die noch ausstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie relevant. Auf Bundesebene wurden die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes 2017 planmäßig überprüft. Eine mögliche Änderung des Gesetzes wird für die aktuelle Legislaturperiode erwartet. Obwohl jüngste Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung keine signifikant veränderten Gesundheitsrisiken aufzeigen, hat sich die Belästigungsreaktion der Betroffenen sprunghaft verändert, auch bei stabiler akustischer Situation an den Flughäfen. Diesbezüglich ist zu erwarten, dass weiteres Lobbying zur Verschärfung der Lärmgesetzgebung erfolgen wird.

Die Lufthansa Group hat sich im November 2017 zusammen mit Fraport, Condor, dem Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) und der hessischen Landesregierung auf eine freiwillige Vereinbarung für eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt geeinigt. Dieser Rahmen bietet weiterhin Wachstumsmöglichkeiten und sieht, solange die Grenze eingehalten wird, keine Eingriffe in die Betriebsgenehmigung vor. Die Einführung der freiwilligen Lärmobergrenze in Frankfurt könnte sich auch auf andere Standorte in Deutschland auswirken.

Die Lufthansa Group entwickelt durch eine gezielte Kommunikationsarbeit gemeinsam mit Verbänden und mit anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sie sich mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz ➤ **Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht, S. 206 ff.**, und beobachtet die Lärmwirkungsforschung intensiv.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Finanz- und Rohstoffrisiken werden systematisch gemanagt. Die eingesetzten derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich dazu, Grundgeschäfte abzusichern. Über eine Regelsicherung werden Durchschnittskurse gebildet. Finanzverbindlichkeiten werden entweder bereits originär variabel aufgenommen oder per Derivat in variabel gewandelt. Damit minimiert die Lufthansa Group den durchschnittlichen langfristigen Zinsaufwand. Fremdwährungsrisiken aus Finanzierungen werden grundsätzlich zu 100 % gesichert.

Die Lufthansa Group arbeitet hierbei im Grundsatz mit Partnern zusammen, die mindestens über ein Investment Grade Rating analog der Bewertung BBB der Agentur Standard & Poor's oder ein vergleichbares Langfrist-Rating verfügen. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in Treasury-Systemen abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet werden können.

Um die Finanz- und Rohstoffrisiken zu managen, werden geeignete Management- und Kontrollsysteme eingesetzt, mit denen Risiken gemessen, gesteuert und überwacht werden. Sie können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dabei sind die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings organisatorisch strikt voneinander getrennt. Hierbei stützt sich die Lufthansa Group auf interne Richtlinien, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die ausführenden Abteilungen, das Konzernfinanzrisikocontrolling und die Konzernrevision stellen sicher, dass diese Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Risikopositionen informiert. ➤ **Erläuterung 44, S. 164 ff.**

Treibstoffpreisänderungen

Insgesamt herrschte im Geschäftsjahr 2018 ein Ölpreisniveau, das über dem von 2017 lag. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber Vorjahr nicht verändert.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 10,8 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2018 mit 6,1 Mrd. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Treibstoffpreises zum Jahresendkurs um + 10 % (- 10 %) im Jahr 2019 würde den

Treibstoffaufwand in der Lufthansa Group um 343 Mio. EUR (- 319 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken). Die Lufthansa Group setzt deshalb eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Dabei wird ein begrenzter Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend partizipieren zu können.

Sicherungsgrad und -horizont sind abhängig von dem Risiko- profil, das sich aus dem Geschäftsmodell der jeweiligen Konzerngesellschaft ergibt. Die in Abbildung **G25** dargestellte Hedging-Politik und -Struktur wird so für Lufthansa German Airlines, für SWISS und für das Liniengeschäft von Austrian Airlines umgesetzt. Die Geschäfte anderer Konzerngesellschaften werden zum Teil zu einem geringeren Grad gesichert und sind daher dem Risiko eines Preisanstiegs stärker ausgesetzt. Umgekehrt partizipieren sie aber auch stärker an einem Preisverfall. Das Chartergeschäft wird bis zu 100% sofort nach Vertragsabschluss mit Termingeschäften gesichert. Damit wird das Risiko aus einem Treibstoffpreis- anstieg weitgehend eliminiert. Die Chance, an einem Preis- verfall zu partizipieren, besteht jedoch dementsprechend nicht.

Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group der üblichen Marktinstrumente in Form von Options- kombinationen. Die Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität mehrheitlich in Rohöl. Den Sicherungsgeschäf- ten liegt eine feste Regel zugrunde; sie bilden damit einen Durchschnittskurs der Rohölpreise ab. Die monatlich gesicher- ten Mengen resultieren je nach Konzerngesellschaft in einem Sicherungsgrad von bis zu 85%.

Zum 22. Februar 2019 bestanden für rund 76% des voraus- sichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2019 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten

und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2020 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 29% des voraus- sichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen.

Im Kontext der Treibstoffversorgung besteht eine Chance darin, dass neue Fördertechniken sowohl für Erdöl als auch für andere Energieträger entwickelt werden. Dies kann sich mittel- und unmittelbar preis- und volatilitätsdämpfend auf den Kerosinaufwand der Lufthansa Group auswirken.

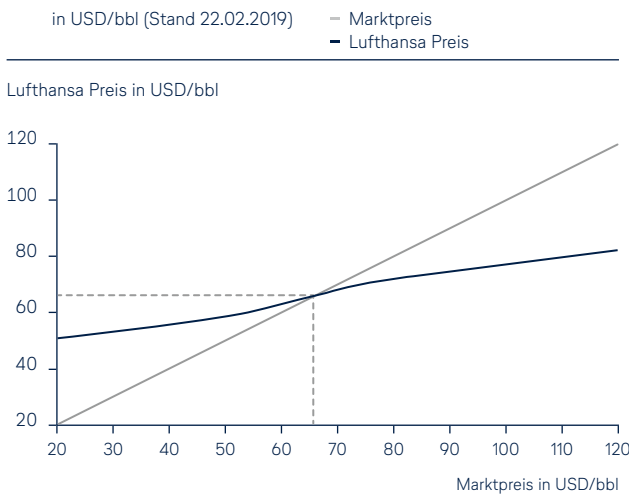
Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro/US-Dollar-Wechselkurses den aus- gewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

Wechselkursänderungen

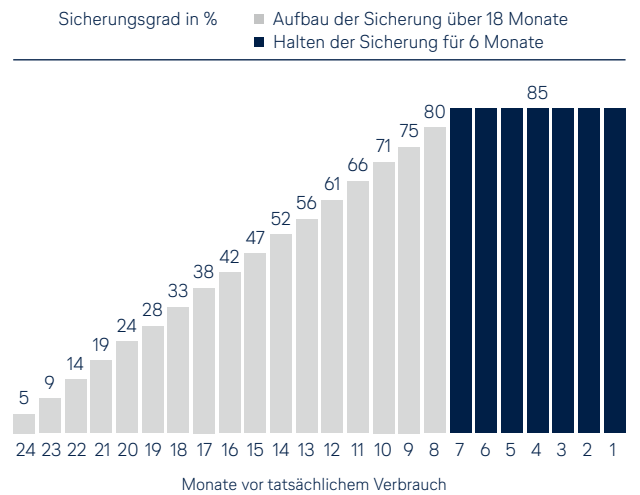
Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugscheinverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden ihre geplanten Währungs- exposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Mona- ten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 23 der insgesamt 64 Fremdwährungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. **Erläute- rung 44, S. 164 ff.**

Daneben resultieren aus finanzwirtschaftlichen Entwicklun- gen ebenso Chancen für die Lufthansa Group. So kann die Volatilität der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen bei positiven Entwicklungen im Vergleich zu den in der Planung und Prognose unterstellten Annahmen geringere Aufwände und/oder höhere Erträge mit sich bringen. Gegenüber Vorjahr hat sich diese Einschätzung nicht wesentlich verändert.

G24 GESICHERTER ÖLPREIS LUFTHANSA GROUP 2019



G25 SICHERUNGSSTRATEGIE LUFTHANSA GROUP



Verlust des Investment Grade Ratings

Die Deutsche Lufthansa AG hält ein Investment Grade Rating bei Standard & Poor's (BBB-) mit positivem Ausblick und bei Moody's (Baa3) mit stabilem Ausblick. Zudem verfügt die Deutsche Lufthansa AG seit November 2016 über ein drittes Investment Grade Rating von BBB- mit einem positiven Ausblick bei der Ratingagentur Scope Ratings. Eine Herabstufung der Bonitätsbewertung in den Non-Investment Grade-Bereich könnte zu einer deutlichen Verschlechterung der Konditionen in der Finanzierung und im Finanzrisikomanagement führen und den Zugang zu neuen Finanzierungsmitteln und Absicherungsinstrumenten erschweren.

Die für das Rating relevanten Finanzkennzahlen haben sich bei allen drei Ratingagenturen im Investment Grade-Bereich stabilisiert. Die in der Planung berücksichtigten Maßnahmen stellen insgesamt auf eine Stärkung des Finanzprofils durch Investitionsdisziplin und Ergebnisverbesserung ab und bieten die Chance, die Schulden des Konzerns weiter zu reduzieren. Der ab 2019 anzuwendende Bilanzierungsstandard IFRS 16 führt dazu, dass zukünftig Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz darzustellen sind.

Kapitalanlagen und Liquiditätsrisiken

Die Kapitalanlagen der Lufthansa Group werden unter den Gesichtspunkten der operativen und der strategischen Liquidität verwaltet. Zusätzlich erfolgen Anlagen durch den Lufthansa Pension Trust sowie durch weitere Versorgungswerke der Lufthansa Group. Die Risiken erstrecken sich hierbei im Wesentlichen auf Kursänderungsrisiken bei Aktien, Renten und Zinsen sowie auf Bonitätsrisiken.

Hinsichtlich der operativen Liquidität der Lufthansa Group erfolgt die Anlage grundsätzlich gemäß Konzernfinanzrichtlinie. Die Anlagedauer soll demnach maximal 24 Monate betragen, wobei mindestens 300 Mio. EUR in Anlagen mit einer täglichen Verfügbarkeit investiert sein sollen. Die Lufthansa Group nutzt in der operativen Liquidität im Wesentlichen täglich liquidierbare Geldmarktfonds, Tages- und Termingelder sowie kurzlaufende Wertpapiere, insbesondere Commercial Papers, von kreditwürdigen Emittenten.

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität wurde mittels einer stochastischen Allokationsstudie entwickelt. Bei der Entwicklung wurde den hohen Liquiditätsanforderungen und konservativen Anlagegrundsätzen der Lufthansa Group Rechnung getragen. Diese Anlagen sind zum größten Teil in Geldmarkt- und Rentenanlagen investiert. Eine Beimischung von europäischen Aktien ist ebenfalls enthalten. Ein aktives Risikomanagement beschränkt das absolute Kursrisiko auf jährlich 2%. Das Asset-Management und das Management der Wertsicherung werden von externen Dienstleistern unter der Berücksichtigung einer jederzeitigen Liquidierbarkeit innerhalb von maximal vier Wochen durchgeführt.

Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen

Das Pensionsvermögen unterliegt Kursschwankungen an den internationalen Kapitalmärkten. Die breite Diversifizierung über viele Vermögensklassen (unter anderem Aktien- und Rentenanlagen weltweit) reduziert jedoch das Risiko der Kapitalanlagen insgesamt. Darüber hinaus überwacht und steuert ein Anlagemanager das Risiko über eine Stop-Loss-Mechanik. Aufgrund der anhaltenden Unsicherheitsfaktoren wie dem amerikanischen Handelskrieg mit China, der Schuldenkrise in Italien und dem anstehenden Brexit muss weiterhin mit deutlichen Marktschwankungen gerechnet werden. Die Wahrscheinlichkeit für eine erhöhte Volatilität ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen, das Risiko für signifikante Kursverluste ist nach wie vor als gering einzuschätzen.

➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 16 ff.**

Weiterführende Informationen zu Chancen aus der Umstellung der Altersversorgung ➤ **Personal, S. 70.**

Kontrahentenrisiken

Aus den Geschäftsabschlüssen im Rahmen des Finanzmanagements ergeben sich Forderungsausfallrisiken. Basierend auf einer Kontrahentenlimitsystematik wird das Kontrahentenausfallrisiko kontinuierlich eingeschätzt.

In Zeiten starker wirtschaftlicher Schwankungen steigen die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen ebenfalls. Auch hier wird die Entwicklung auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder beobachtet. Zudem werden Präventivmaßnahmen ergriffen. ➤ **Erläuterung 38, S. 153 ff.**

Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Erweiterte Prozessorganisation schafft Potenziale

Ein wichtiger Bestandteil der gruppenweit umgesetzten Initiativen zur kontinuierlichen Verbesserung ist die Ausweitung der prozessorientierten Matrixorganisation. Diese bereits bei den Network Airlines eingeführte Maßnahme ist ab 2018 auch in den administrativen Bereichen und in weiteren Geschäftsfeldern umgesetzt worden, wodurch zusätzliche Potenziale zur Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Kostenreduktion entstehen.

Mögliche Chancen und Risiken der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung, in Form von unerwarteten internen und externen Für- und Gegenläufern, müssen identifiziert und unterjährig gesteuert werden.

Personal

INTERNE UND EXTERNE ARBEITSKÄMPFE

Durch den Abschluss langfristiger Tarifverträge zwischen der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Cargo, Germanwings und der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit mit Laufzeiten bis Mitte 2022 wurde im Bereich Cockpit der Tariffrieden langfristig gesichert. Für das Bodenpersonal wurden im Januar 2018 ebenfalls langfristige Tarifverträge für die Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Technik AG, Lufthansa Cargo AG sowie LSG mit einer Laufzeit bis Ende September 2020 geschlossen. Das Risiko von Arbeitskampfmaßnahmen bei den genannten Gesellschaften ist somit als gering einzustufen. Vielmehr war das Jahr 2018 davon geprägt, die Sozialpartnerschaft fördernde Maßnahmen zu implementieren. Ähnliches gilt für den Bereich der Kabine. Hier steht zwar in der Deutschen Lufthansa AG ab Mitte 2019 eine Entgeltrunde an und die Gewerkschaft hat angekündigt, auch Forderungen zum Manteltarifvertrag zu erheben. Gleichwohl besteht auch hier kein unmittelbares und sofortiges Streikrisiko, da mit der UFO im Jahr 2016 eine Vereinbarung geschlossen wurde, die im Konfliktfall verbindliche, einem Arbeitskampf vorgeschaltete Lösungsmechanismen vorsieht. Die Tarifverträge der Eurowings Technik für das Bodenpersonal stehen kurz vor dem Abschluss der Redaktionsgespräche. Damit wären alle Bodentarifverträge bis mindestens Ende 2019 geschlossen. Die Tarifverträge für den Bereich Cockpit sind bis 2021 langfristig geschlossen. Für den Bereich der Kabine birgt der Wettbewerb verschiedener Gewerkschaften bis zum Abschluss tarifeinheitlicher Regelungen ein mittleres Risiko eines Arbeitskampfes.

REDUZIERTES ENGAGEMENT DER MITARBEITER

Die Umsetzung von strukturellen Veränderungsmaßnahmen kann das Engagement der Mitarbeiter sowie die Verbundenheit mit der Lufthansa Group reduzieren. Um das Engagement der Mitarbeiter zu erhöhen, werden deshalb verstärkt Change-Management-Initiativen implementiert und Kommunikationsmaßnahmen initiiert. Darüber hinaus strebt die Lufthansa Group weiterhin nach attraktiven Beschäftigungsbedingungen. Hierzu tragen die Weiterentwicklung der Vergütungsstruktur, Nebenleistungen und nicht monetäre Vergütungsbestandteile einschließlich des ermäßigten Fliegens, differenziert nach Beschäftigtengruppen, bei.

PERSONALSTRUKTUR

Differenzen zwischen strategischen Mitarbeiterbedarfen, vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeiter sowie deren jeweiliger Verteilung über die Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stellen ein strukturelles Personalrisiko dar. Diesem begegnet die Lufthansa Group mit strategischer Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie konzernweiten Bildungsangeboten.

NEUE ARBEITSGESETZE

Neue Arbeitsgesetze können sich in ihrer jeweiligen spezifischen Ausprägung und Ausgestaltung auf Betriebsabläufe und die unternehmerische Handlungs- und Entscheidungsfreiheit auswirken. Dabei kommt es auf die Umsetzung und konkrete Ausgestaltung der im Koalitionsvertrag festgelegten Inhalte an (zum Beispiel Neuerungen im Befristungsrecht). Auch hier arbeitet die Lufthansa Group daran, dass die eigenen Interessen in der Politik berücksichtigt werden.

Insgesamt sind die Personalrisiken im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Flugbetriebsrisiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt. Dazu zählt zum einen das Risiko, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können.

Darüber hinaus zählt das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden zu den Flug- und technischen Betriebsrisiken, unterteilt in Umweltfaktoren (zum Beispiel Wetter, Vogelschlag), technische Faktoren (zum Beispiel Triebwerksausfälle), Organisationsfaktoren (zum Beispiel widersprüchliche Vorschriften) und den Faktor Mensch.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group forschen systematisch und vorausschauend nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau insgesamt weiter zu steigern. Dies geschieht im Rahmen eines Sicherheitsmanagement-Systems mit dem Fokus darauf, etwaigen Bedrohungen für die Organisation proaktiv zu begegnen, Risiken zu identifizieren, Mitigationsmaßnahmen zu definieren und dadurch Risiken zu minimieren. So wird etwa jeder einzelne Flug einer Airline der Lufthansa Group anhand der in den Flugdatenschreibern (Black Box) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden und diese beispielsweise im Rahmen von Schulungsmaßnahmen aufzugreifen. Auch andere Informationsquellen, zum Beispiel bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen weltweit, werden analysiert und die Ergebnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen, wie beispielsweise Schulungen, integriert. Die Sicherheitsmanagement-Systeme werden laufend verbessert und weiterentwickelt.

Die Vernetzung der Fluggesellschaften der Lufthansa Group im Bereich Flugsicherheit wurde weiter vorangetrieben. So wurde inzwischen ein Group Safety Management Manual etabliert, das darauf abzielt, gruppenweit gültige Prozessstandards innerhalb der Lufthansa Group zu etablieren. Die nachhaltige Umsetzung einheitlicher Flugsicherheitsstandards innerhalb der gesamten Lufthansa Group wird dabei durch die weiter vorangetriebene Harmonisierung der IT-Landschaft im Rahmen des Safety Managements unterstützt. Der laufende Austausch zwischen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group bietet dabei die Chance, die im jeweiligen operationellen Umfeld gewonnenen Erkenntnisse zu konsolidieren und bei der Entwicklung entsprechender Standards zu berücksichtigen.

Aufgrund der höheren Anforderungen im Rahmen der Risikoidentifikation und der stark gestiegenen öffentlichen Bedeutung von Themen rund um die Sicherheit entwickelt sich die Organisationsstruktur weiter. Die Neuausrichtung des Prozesses „Corporate Safety & Security“ unterstreicht diese Bedeutung und entspricht der Sichtbarkeit innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group.

Andere Betriebsrisiken

Im Geschäftsfeld Catering ist es unabdingbar, dass Lebensmittel mit höchster Qualität und unter Berücksichtigung sämtlicher Hygiene- und Lebensmittelsicherheitsstandards produziert werden. Um potenzielle Qualitätsmängel frühzeitig zu erkennen, kommen standardisierte Qualitätsmanagement-Systeme zum Einsatz. Daneben investiert die LSG Group kontinuierlich in ihre Produktionsstätten und -mittel sowie in moderne Technologien. Unterstützt wird der Modernisierungsprozess durch intensive Trainingsmaßnahmen sowie Lern- und Problemlösungsworkshops in den Betrieben.

Cyber- und Informationstechnologie-Risiken

Cyber-Risiken sind alle Risiken, denen Computer- und Informationsnetzwerke, die Boden- und Bordinfrastruktur sowie alle IT-gestützten Geschäfts- und Produktionsprozesse durch Sabotage, Spionage oder sonstige kriminelle Handlungen ausgesetzt sind. Bei Versagen der etablierten Sicherheitsmaßnahmen können der Lufthansa Group Reputationsschäden sowie Zahlungsverpflichtungen aus vertraglichen und gesetzlichen Ansprüchen von Kunden, Vertragspartnern und Behörden entstehen. Zudem sind Erlösminderungen beim Ausfall operativer Systeme denkbar.

Die Geschäftsprozesse der Lufthansa Group werden in nahezu allen Bereichen durch IT-Komponenten unterstützt. Mit dem IT-Einsatz gehen zwangsläufig Risiken für die Stabilität der Geschäftsprozesse sowie für die Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität von Informationen und Daten einher, die letztlich nicht vollständig ausgeschlossen werden können.

Die Dimensionen von Cyber-Angriffen steigen weltweit in ihrer Quantität und Professionalisierung stark an. Dies belegen eigene Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen ebenso wie der Austausch mit anderen Unternehmen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Grad der Digitalisierung der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen sukzessive zunehmen können. Cyber-Risiken stellen daher in absehbarer Zeit auch für die Lufthansa Group ein immer größeres Risikopotenzial dar.

Der Vorstand hat in den vergangenen Jahren Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit der Lufthansa Group verabschiedet und in einer Vielzahl von Projekten umgesetzt. Technologische Werkzeuge zur Prävention von Cyber-Attacken wurden eingeführt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage angepasst, organisatorische Änderungen vorgenommen und Awareness-Kampagnen durchgeführt. Die ständig zunehmende Bedrohungslage hat die Lufthansa Group dazu veranlasst, 2018 erneut die aktuelle IT-Sicherheitslage zu ermitteln und ein umfassendes Programm aufzusetzen mit dem Ziel, die Cyber-Resilienz der Lufthansa Group zu erhöhen. Das vom Vorstand verabschiedete Drei-Jahres-Cyber-Security-Programm implementiert konzernweit Maßnahmen in verschiedenen Kernbereichen und eine Vielzahl von Projekten. Eingeschlossen ist hierbei auch der Bereich, der die Airlines der Lufthansa Group auf die nächste Generation von eEnabled-Flugzeugen vorbereitet. Die Maßnahmen fokussieren sich auf die risikoorientierte Umsetzung in den IT-Systemen und -Prozessen, unter Berücksichtigung der Partner und Provider der Lufthansa Group.

IT-Risiko- und IT-Security-Prozesse sind geschäftsfeldübergreifend organisiert. Der Status der IT-Risiken und der -Sicherheit wird jährlich erhoben, auf Konzernebene konsolidiert und im Risikomanagement-Ausschuss der Lufthansa Group behandelt. Die Risiko- und Sicherheitsmanagement-Systeme sowie ausgewählte Maßnahmen werden zudem regelmäßig durch die interne Revision überprüft.

Die Lufthansa Group bezieht ihre IT-Infrastruktur überwiegend von unternehmensexternen Dienstleistern. Die mit einer solchen Fremdvergabe naturgemäß einhergehenden operativen und kommerziellen Risiken werden fortlaufend bewertet und gesteuert. Die Transition zum Provider wird in Form eines eigenständigen umfangreichen Programms vollzogen.

Der Lufthansa Group ist die Wahrung der Persönlichkeitsrechte ihrer Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Lieferanten schon immer ein wichtiges und selbstverständliches Anliegen gewesen. Mit Inkrafttreten der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) am 25. Mai 2018 wurde die Bedeutung des Datenschutzes deutlich erhöht, einhergehend mit umfangreichen Dokumentations- und Meldepflichten. Eine hohe Anzahl von betroffenen Kunden macht ihre Rechte, insbesondere auf Auskunft und Löschung von Daten, geltend. Alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO haben sich auf die neuen Anforderungen eingestellt und entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse implementiert. Die Datenschutzorganisation wurde gestärkt, um potenzielle Risiken aus den erhöhten Anforderungen zu erkennen und zu steuern.

Vorkehrungen gegen Compliance-Risiken

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter sorgen. Die Wirksamkeit und Effektivität ihres Compliance-Programms sind daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group.

➤ **Corporate Governance Bericht, S. 82 ff.**

Die Lufthansa Group ist in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen Rechtsnormen und Rechtsprechungen mit teilweise divergierenden und schwer zu interpretierenden rechtlichen Regelungen, unter anderem im Korruptionsstrafrecht. Darüber hinaus sind sämtliche Tätigkeiten nicht nur an den hiesigen Strafgesetzen, dem im Vertriebsgebiet geltenden Recht und den dortigen kulturellen Gepflogenheiten und Sozialkonventionen zu messen. Vielmehr sind auch regelmäßig extraterritoriale Vorgaben, wie die des US Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) oder des UK Bribery Act, zu beachten. Verstöße werden streng verfolgt, können für die betroffenen Personen strafrechtliche Konsequenzen haben und stellen für das Unternehmen ein substantielles Straf- beziehungsweise Bußgeldrisiko dar. Hinzu kämen ein schwer messbarer Reputationsschaden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge. Die Lufthansa Group hat Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Korruptionsprävention dienen sollen.

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese resultieren insbesondere daraus, dass die Lufthansa Group mitunter in stark von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist, im Rahmen von Allianzen mit Wettbewerbern kooperiert, sich rechtlich relevante Rahmenbedingungen für bestimmte Flugrouten

ändern können und in einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group Lieferanten, Wettbewerber und Kunden personenidentisch sind. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Mitarbeiter umfangreich.

Die Lufthansa Group und insbesondere die Deutsche Lufthansa AG als börsennotierte Aktiengesellschaft sehen sich ferner Risiken im Hinblick auf die Kapitalmarkt-Compliance ausgesetzt. Das Insiderhandelsverbot, das Verbot der Marktmanipulation, die Ad-hoc-Publizität sowie weitere kapitalmarktrechtliche Pflichten sind seit Juli 2016 in der EU-Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und zahlreichen weiteren nationalen und europäischen Vorschriften als unmittelbar in Deutschland geltendes Recht geregelt. Die Interpretation dieser neuen europäischen Regelungen sowie die Verwaltungspraxis sind weiterhin teils schwer einzuschätzen. Die Lufthansa Group trifft zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Einhaltung der Regelungen der MAR. Beispielsweise setzt sie eine spezifische Software-Lösung ein und hält entsprechende Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen vor. Darüber hinaus führt das Group Compliance Office Schulungen für die vom Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffenen Personen durch.

Trotz des vorhandenen Compliance Management Systems mit seinen risikomindernden Maßnahmen können einzelne Verstöße, insbesondere bei der Integrity-, Competition- und Kapitalmarkt-Compliance, und diesbezügliche behördliche Ermittlungen und Sanktionen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. Aufgrund der gegebenenfalls beeinträchtigenden Wirkung wird auf die Quantifizierung dieser Risiken gemäß DRS 20 Tz. 154 verzichtet. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang ➤ **Erläuterung 34, S. 149 ff.**, und **Erläuterung 45, S. 176 ff.**, zu finden.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group eine Haftpflichtversicherung für die Abwehr unberechtigter sowie die Befriedigung berechtigter gegen sie gerichteter gesetzlicher Haftpflichtansprüche privatrechtlichen Inhalts in einer Höhe abgeschlossen, die das Management für angemessen und branchenüblich hält. Dieser Versicherungsschutz bewahrt die Lufthansa Group allerdings auch in solchen Fällen nicht vor etwaigen Reputationsschäden. Außerdem könnten auch aus solchen Rechtsstreitigkeiten und -verfahren Aufwendungen entstehen, die über die Versicherungssumme hinausgehen, nicht durch den Versicherungsschutz abgedeckt sind oder etwaige bereits gebildete Rückstellungen übersteigen. Schließlich kann – je nach Art und Umfang zukünftig eintretender Schäden – nicht gewährleistet werden, dass die Lufthansa Group auch künftig adäquaten Versicherungsschutz zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen erhalten wird.

Im Zusammenhang mit dem Germanwings-Unglück vom 24. März 2015 besteht für Germanwings und die Deutsche Lufthansa AG sowie für weitere Gesellschaften der Lufthansa Group grundsätzlich Versicherungsschutz für diverse Haftpflichtforderungen. Dies gilt auch für die gegen Germanwings, Lufthansa German Airlines und andere Konzerngesellschaften in den USA eingereichten Klagen. Auch die Lufthansa Flugschule in Arizona (ehemals Airline Training Center Arizona, Inc. (ATCA), mittlerweile Lufthansa Aviation Training USA, Inc. (LAT US)) wurde auf materiellen und immateriellen Schadensersatz verklagt. In der Klage wird unter anderem argumentiert, die Flugschule habe Zweifel an der psychischen Stabilität des Copiloten gehabt und ihn gleichwohl ausgebildet. Insgesamt wird die Erfolgsaussicht der US-Klagen als gering eingeschätzt, sofern es überhaupt zu einem Urteilsspruch in den USA kommen sollte. Dennoch können den Gesellschaften der Lufthansa Group Kosten entstehen, da es zumindest noch in Frankreich staatsanwaltliche beziehungsweise gerichtliche Ermittlungsverfahren gegen unbekannt gibt. **➤ Erläuterung 45, Rechtliche Risiken, S. 177 f.** Verteidigungskosten sind nicht auszuschließen. Kosten für die Aufklärung sowie für freiwillige Mehr- oder Sonderzahlungen an Hinterbliebene des Unglücks sind bereits entstanden und das Risiko besteht, dass diese noch zunehmen werden.

Die Lufthansa Group unterliegt in zahlreichen Ländern den jeweils geltenden steuerlichen Rechtsvorschriften. Durch Änderungen der jeweiligen Steuergesetze und deren Rechtsprechung sowie unterschiedliche Auslegung im Rahmen von Betriebsprüfungen können sich Risiken und Chancen mit Auswirkungen auf Steueraufwendungen, -erträge, -forderungen und -verbindlichkeiten ergeben. Der Bereich Konzernsteuern identifiziert, bewertet und überwacht steuerliche Risiken und Chancen frühstmöglich und systematisch und initiiert gegebenenfalls risikomitigierende Maßnahmen.

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Die Lufthansa Group baut in einem dynamischen Umfeld darauf, ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen. Um im Wettbewerb dauerhaft zu bestehen, fokussiert sich die Lufthansa Group auf erfolgversprechende Produktstrategien, eine solide finanzielle Position und eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur, außerdem beteiligt sie sich an der Konsolidierung der Branche.

Kontinuierliche Effizienzsteigerung ist als Daueraufgabe im Unternehmen verankert. Um Chancen hinsichtlich einer strukturellen Verbesserung der Effizienz, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu realisieren, wurde die prozessorientierte Organisation in den Network Airlines, in den administrativen Bereichen sowie in weiteren Geschäftsfeldern umgesetzt. Die Entwicklung der Lufthansa Group wird weiterhin durch gezielte Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung vorangetrieben. Die operationelle Stabilität ist ein weiteres zentrales Handlungsfeld.

Den Umsetzungsrisiken von effizienzsteigernden Projekten sowie Gegenläufern, wie beispielsweise höheren Kosten für Treibstoff oder Gebühren und fallenden Durchschnittserlösen vor allem bei den Airlines, wird durch ein systematisches Risikomanagement entgegengewirkt.

Die aktuelle Einschätzung einzelner Risiken im Geschäftsjahr 2018 hat im Vergleich zum Vorjahr insgesamt zu einer nahezu unveränderten Gesamtrisikosituation für die Lufthansa Group geführt. Auch bei einer anhaltend guten Wirtschaftslage ist die Airline-Branche einem hohen Wettbewerbs- und Veränderungsdruck ausgesetzt.

Der Vorstand der Lufthansa Group ist von der Wirksamkeit des Chancen- und Risikomanagement-Systems überzeugt und strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an. Derzeit sieht der Vorstand den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet.

BESCHREIBUNG DES RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENEN INTERNEN KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEMS GEMÄSS § 289 ABS. 4 UND § 315 ABS. 4 HGB

Das Interne Kontrollsystem der Lufthansa Group (IKS) umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Es orientiert sich am COSO-Rahmenwerk (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

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

Die zentrale Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG und die dezentralen internen Revisionen der Delvag und AirPlus sind mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Lufthansa Group eingebunden. Zusätzlich werden die für die Finanzberichterstattung relevanten Teile des Internen Kontrollsystems vom Abschlussprüfer im Rahmen eines risikoorientierten Prüfungsansatzes auf Wirksamkeit geprüft.

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

Ziel des Internen Kontrollsystems des Rechnungslegungsprozesses ist es, durch die Implementierung von Kontrollen hinreichende Sicherheit zu gewährleisten, dass trotz der identifizierten Risiken ein regelkonformer Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG erstellt wird.

Folgende präventive wie aufdeckende Kontrollen sind in den Rechnungslegungsprozess eingebettet:

- IT-gestützte und manuelle Abstimmungen,
- Funktionstrennung,
- Vier-Augen-Prinzip sowie
- Monitoring-Kontrollen.

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise mit zunehmender Tendenz unter Nutzung konzern-eigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

Der Bereich Konzernbilanzierung ist fachlich für die Erstellung des Konzernabschlusses verantwortlich und formuliert verbindliche formale, inhaltliche und terminliche Vorgaben für die Konzerngesellschaften. Die regelmäßig aktualisierten Bilanzierungsrichtlinien der Lufthansa Group regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Lufthansa Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Für die Deutsche Lufthansa AG und andere inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben. Dadurch werden konzernerneinheitliche Rechnungslegungspraktiken mit möglichst geringen Ermessensspielräumen bei Ansatz, Bewertung und Ausweis von Bilanzpositionen gewährleistet. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes sowie die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Gesellschafts- oder Konzernebene gegebenenfalls korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht.

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

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagement-System stellt durch die in der Lufthansa Group festgelegten Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen die vollständige Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmensbezogenen Sachverhalten sowie deren sachgerechte Darstellung in der Konzernrechnungslegung hinreichend sicher. Insbesondere persönliche Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen, kriminelle Handlungen involvierter Personen oder sonstige Umstände können die Wirksamkeit und Verlässlichkeit des eingesetzten Internen Kontroll- und des Risikomanagement-Systems einschränken. Dies führt dazu, dass auch die konzernweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Konzernrechnungslegung gewährleisten kann. Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutsche Lufthansa AG und die in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogenen wesentlichen Tochterunternehmen.

Prognosebericht

Globales Wirtschaftswachstum soll sich weiter verlangsamen. | IATA rechnet mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 6%.
| Lufthansa Group erwartet für 2019 eine Adjusted EBIT-Marge zwischen 6,5% und 8,0%.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

Konjunkturelle und branchenspezifische Entwicklungen können maßgeblichen Einfluss auf die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group ausüben. Dementsprechend basieren die nachfolgenden Prognosen zum erwarteten Geschäftsverlauf auf Annahmen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Branchenentwicklung. Diese Annahmen werden im Folgenden dargestellt. Die Lufthansa Group überwacht fortlaufend die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen, um möglichst schnell und umfassend auf eventuelle Veränderungen reagieren zu können.

T056 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)¹⁾ Prognose 2018 bis 2022 gegenüber Vorjahr

in %	2018	2019	2020	2021	2022
Welt	3,2	2,9	2,8	2,8	2,8
Europa	2,0	1,5	1,4	1,4	1,6
Deutschland	1,5	1,4	1,2	1,2	1,4
Nordamerika	2,8	2,4	2,0	1,5	1,5
Südamerika	1,5	1,9	2,1	2,2	2,4
Asien/Pazifik	4,9	4,7	4,6	4,6	4,6
China	6,6	6,3	6,0	5,9	5,8
Naher Osten	2,4	1,6	2,8	3,2	3,2
Afrika	3,2	3,7	3,6	3,7	3,8

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2019.

¹⁾ Prognosewerte.

Verlangsamung des Wirtschaftswachstums erwartet

Für das Jahr 2019 wird erwartet, dass sich das weltwirtschaftliche Wirtschaftswachstum von 3,2% im Vorjahr auf 2,9% verlangsamt. Dieser Ausblick ist allerdings mit wesentlichen Risiken behaftet, vor allem im Zusammenhang mit dem weltweit zunehmenden Protektionismus, der Ausgestaltung des Brexits und den Auswirkungen des volatilen Ölpreises auf die Weltwirtschaft.

Für die Region Asien/Pazifik wird für das Jahr 2019 mit 4,7% (Vorjahr: 4,9%) das weltweit höchste Wirtschaftswachstum erwartet. Dabei zählt China mit einem Wirtschaftswachstum von 6,3% trotz einer abermals geringeren Wachstumsrate als in den Vorjahren weiterhin zu den wachstumsstärksten Ländern weltweit. Für die Region Nordamerika wird ein Wachstum von 2,4% (Vorjahr: 2,8%) prognostiziert. In den USA tragen steigende Beschäftigungszahlen und positive Entwicklungen bei den Privatvermögen zu dieser Prognose bei. Effekte, die sich dämpfend auf das US-amerikanische Wachstum auswirken, sind unter anderem die Auswirkungen protektionistischer Maßnahmen, anhaltende Haushaltsstreitigkeiten sowie das gestiegene Zinsniveau.

Für Europa wird für das Jahr 2019 insgesamt ein Wachstum von 1,5% erwartet und damit eine moderatere wirtschaftliche Entwicklung als im Vorjahr (Vorjahr: 2,0%). Zu der Verlangsamung des Wachstums tragen die Auswirkungen von Strafzöllen, die wieder zunehmenden Konflikte um Staatsverschuldungen innerhalb der Eurozone sowie die Auswirkungen des Brexits bei.

Positive Zins- und Währungsentwicklung erwartet, doch politische Risiken bestehen fort

Für 2019 erwartet der Analystenkonsens eine Stärkung des Euros gegenüber den Hauptwährungen. Der weitere Verlauf ist jedoch maßgeblich von der Entwicklung verschiedener Risikofaktoren abhängig. Neben der Gefahr eines ungeordneten Brexits stehen 2019 vor allem auch die Handelsbeziehungen zwischen den USA und China im Fokus.

Die Europäische Zentralbank hat 2018 die ersten Maßnahmen zu einer Normalisierung der Zinspolitik eingeleitet. Die Entwicklung der Eurozinsen wird auch im neuen Jahr maßgeblich von den weiteren Schritten in der Geldpolitik abhängen. Aktuell werden für 2019 jedoch keine Sprünge im Zinsniveau erwartet.

Leicht fallende Ölpreise erwartet

Insgesamt erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig leicht fallende Ölpreise. Bei Preisen von knapp über 67 USD/bbl wurden zum 22. Februar 2019 die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2019 bei 66,14 USD/bbl und im Dezember 2020 bei 64,24USD/bbl gehandelt.

BRANCHENAUSBLICK

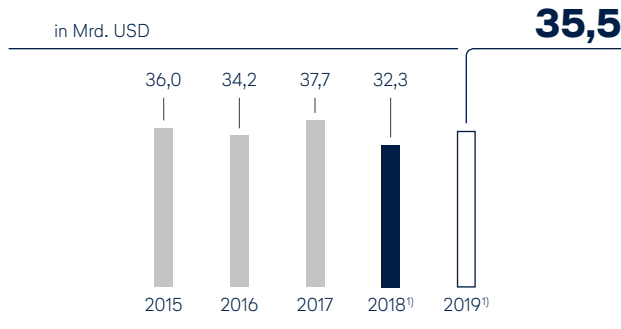
Positive Entwicklung des Passagierverkehrs für 2019 erwartet

Nach einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer im Jahr 2018 von 7% prognostiziert die International Air Transport Association (IATA) für das Jahr 2019 ein Wachstum von 6%. Dabei variiert das Wachstum in den verschiedenen Regionen. Das höchste Wachstum wird mit 8% für die Region Asien/Pazifik erwartet, gefolgt von Lateinamerika, Europa und dem Mittleren Osten mit jeweils 6%. Für die Regionen Afrika und Nordamerika liegt das erwartete Wachstum bei 5%.

Experten gehen davon aus, dass das fortgesetzte Wachstum der Nachfrage dazu führen wird, dass auch die Fluggesellschaften ihr Angebot weiter ausweiten. Allerdings sollte sich das marktweite Kapazitätswachstum im Jahresverlauf verlangsamen. Bereits im Sommerflugplan sollte der Anstieg deutlich geringer ausfallen als im vorangegangenen Winter. Die Analyse der veröffentlichten Flugpläne deutet vor allem darauf hin, dass das Kapazitätswachstum in Europa im Sommer nur noch sehr gering ausfallen wird.

Diese Entwicklung sollte die Prognose der IATA, die nach einem branchenweiten Rückgang der Durchschnittserlöse von 0,9% im Jahr 2018 für das Jahr 2019 ein Wachstum von 1,4% erwartet, unterstützen. Damit sollten sich die branchenweit erzielten Gewinne im Jahr 2019 wieder von den Rückgängen des Vorjahres erholen.

G26 ENTWICKLUNG BRANCHENNETTOERGEBNIS



¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Airline Industry Economic Performance (12/2018).

Luftfrachtverkehr soll 2019 ebenfalls wachsen

Für den weltweiten Luftfrachtverkehr erwartet die IATA für das Jahr 2019 mit 4% einen ähnlichen Anstieg der verkauften Fracht-Tonnenkilometer wie im Vorjahr.

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird ein Anstieg von 2% prognostiziert (Vorjahr: 10%).

Erneutes Wachstum für Aviation Services erwartet

Der MRO-Markt soll bis 2027 um durchschnittlich 7% pro Jahr wachsen. Dabei wird die Region Asien/Pazifik das stärkste Flottenwachstum verzeichnen, sodass in dieser Region auch

der größte Anstieg in Bezug auf die MRO-Nachfrage erwartet wird. Neue Triebwerksmuster verlangen zukünftig weniger Werkstattbesuche, dennoch werden triebwerksbezogene Leistungen auch weiterhin den größten Anteil im MRO-Bereich beanspruchen. Es wird erwartet, dass 2025 die Hälfte der weltweiten Flugzeuge aus der neuen Generation von Flugzeugmustern besteht. Dabei werden Schmalrumpfflugzeuge, wie der Airbus A320neo und die Boeing 737MAX, den Großteil der neuen Flotte ausmachen.

Mit dem weltweiten Passagieraufkommen steigt auch die Nachfrage nach Bordverpflegung weiter an. Klassischer Bordservice wird jedoch zunehmend auch bei Netzwerk-Carriern durch Bordverkaufsprogramme ersetzt. Zunehmend attraktive Verpflegungsoptionen an Flughäfen treten in Konkurrenz zum Bordverkauf. Die Schaffung von digitalen Vorauswahl- und -bestellmöglichkeiten ist daher eine wichtige Voraussetzung für weiteres Wachstum.

ÄNDERUNGEN IN GESCHÄFT UND ORGANISATION

Die Lufthansa Group überprüft regelmäßig ihre Organisationsstruktur auf Aktualität und passt sie gegebenenfalls veränderten Rahmenbedingungen an. In allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group werden Chancen zur Effizienzsteigerung ergriffen und in den Planungen berücksichtigt.

Zur Verbesserung der operationellen Stabilität und Qualitätssteigerung der Lufthansa Group Airlines wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2019 das Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards geschaffen, welches unter anderem die Funktionen Flight Operations Standards, Ground Operations Standards, Infrastruktur und Systempartner sowie Konzernsicherheit umfasst.

Des Weiteren wurden im Geschäftsjahr 2018 eine umfassende Anpassung der Geschäftsordnung für den Vorstand an den heutigen Entwicklungsstand der Corporate Governance sowie eine Modernisierung der darin geregelten Zustimmungserfordernisse und der entsprechenden Erfolgskontrollen im Aufsichtsrat beschlossen.

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Auf Grundlage der dargestellten Erwartungen für die Gesamtwirtschaft und die Branche geht die Lufthansa Group davon aus, die positive Entwicklung der vergangenen beiden Jahre fortsetzen zu können.

Der Finanzausblick ist allerdings wesentlichen Risiken unterworfen, die im Risikobericht ausführlich dargestellt sind. Vor allem Schwankungen des Ölpreises können den Ergebnisausblick des Unternehmens umfangreich positiv wie negativ beeinflussen. Die momentan absehbare Entwicklung von marktweitem Angebot, also der angebotenen Kapazität der

verschiedenen Airlines, und der Nachfrage nach Flugreisen deutet darauf hin, dass sich der Druck auf die Stückelöse vor allem im Europageschäft im Jahresverlauf verringern sollte. In gleichem Maß sollte sich also die Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group gegenüber Vorjahr im Jahresverlauf verbessern.

Lufthansa Group erwartet für 2019 eine Adjusted EBIT-Marge zwischen 6,5 % und 8,0 %

Die Lufthansa Group erwartet für das Jahr 2019 ein fortgesetztes Umsatzwachstum. Aufgrund von Wachstum in allen Segmenten mit Ausnahme des Geschäftsfelds Catering, in dem sich der Umsatz voraussichtlich stabil entwickeln wird, sollte der Konzernumsatz im mittleren einstelligen Bereich steigen. Kostensenkungen werden einen wichtigen Beitrag dabei leisten, Belastungen aus höheren Treibstoffkosten bei den Airlines zu kompensieren. Insgesamt erwartet der Konzern, dass die Adjusted EBIT-Marge im Jahr 2019 zwischen 6,5 % und 8,0 % liegen wird.

Fortgesetzte Stückkostensenkung unterstützt Ergebnisentwicklung der Network Airlines

Die Network Airlines Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines werden ihre Kapazität im Jahr 2019 um rund 4 % ausbauen. Im Vergleich zum Vorjahr verlangsamten sie damit deutlich ihr Wachstum, vor allem im ab April geltenden Sommerflugplan. Das gedrosselte Wachstum trägt den Kapazitätsengpässen im europäischen Luftverkehrssystem Rechnung und soll die Entwicklung der Stückelöse unterstützen. Ein fortgesetzter Preisdruck auf der Kurzstrecke, vor allem am Jahresanfang, und der verschärfte Wettbewerb, dem die Austrian Airlines in Wien ausgesetzt ist, werden die Preise jedoch belasten. In Summe geht der Konzern davon aus, dass sich die Stückelöse der Network Airlines währungsbereinigt stabil oder im niedrigen einstelligen Prozentbereich rückläufig entwickeln werden.

Kostensenkungen werden dies teilweise kompensieren. Vor allem aufgrund von weiteren Produktivitätssteigerungen im Crewbereich, verbesserten Konditionen bei Systempartnern wie Flughäfen und Effizienzverbesserungen aufgrund der Flottenmodernisierung sollten die Stückkosten der Network Airlines bereinigt um Währung und Treibstoff um 0,5 % bis 1,5 % sinken. Dennoch sollte die Adjusted EBIT-Marge der Network Airlines auf 7,5 % bis 9,5 % zurückgehen, vor allem aufgrund höherer Treibstoffkosten, die aufgrund des Auslaufens günstiger Sicherungskontrakte circa 550 Mio. EUR über Vorjahr liegen werden.

Eurowings wird operatives Ergebnis voraussichtlich deutlich verbessern

Für die Eurowings liegt der Schwerpunkt im Jahr 2019 darauf, die Kundenzufriedenheit durch Verbesserungen der operativen Stabilität zu erhöhen und die Profitabilität zu steigern. Nachdem die Übernahme wesentlicher Teile der Air Berlin-Flotte nun mehr als ein Jahr zurückliegt, wird sich das Kapazitätswachstum auf rund 2 % im Gesamtjahr ermäßigen. Unterstützt von Verbesserungen auf der Langstrecke sollten sich die Stückelöse währungsbereinigt stabil entwickeln

oder im niedrig einstelligen Prozentbereich steigen. Die um Währung und Treibstoff bereinigten Stückkosten werden voraussichtlich zwischen 7 % und 9 % sinken. Der Wegfall von Integrationsaufwendungen in Höhe von rund 170 Mio. EUR wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Unter Einbezug höherer Treibstoffkosten, die aufgrund des Auslaufens günstiger Sicherungskontrakte rund 100 Mio. EUR über Vorjahr liegen sollten, wird die Eurowings damit voraussichtlich eine Adjusted EBIT-Marge von circa 0 %, das heißt ungefähr auf Break-even-Niveau, erzielen.

Geschäftsfeld Logistik will gute Entwicklung der Vorjahre bestätigen

Das Geschäftsfeld Logistik erwartet, an die positive Ergebnisentwicklung der beiden vorangegangenen Jahre anzuknüpfen. Für das Jahr 2019 wird ein kapazitätsgetriebenes Umsatzwachstum im hoch einstelligen Prozentbereich erwartet. Damit ergeben sich Skaleneffekte vor allem bei den Personalkosten. Außerdem wird die Flottenerneuerung die Treibstoffeffizienz verbessern. Höhere Aufwendungen für IT und Infrastruktur können so voraussichtlich weitgehend kompensiert werden. Die Adjusted EBIT-Marge soll damit im Jahr 2019 zwischen 7 % und 9 % liegen.

Geschäftsfeld Technik erwartet operative Marge auf Vorjahresniveau

Das Geschäftsfeld Technik plant für das Jahr 2019 ein Umsatzwachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich, getragen von einer anhaltend guten Entwicklung im Komponentenbereich und Verbesserungen im Triebwerksbereich, der im Vorjahr von langen Durchlaufzeiten belastet war. Trotz Belastungen durch Investitionen in diverse Wachstumsprojekte, unter anderem die Weiterentwicklung des Produkts AVIATAR, der Plattform für digitale MRO-Produkte und -Dienstleistungen, soll damit eine Adjusted EBIT-Marge zwischen 7 % und 8 % erzielt werden.

Geschäftsfeld Catering treibt Restrukturierung des Europageschäfts voran

Das Geschäftsfeld Catering erwartet im Jahr 2019 einen Umsatz in etwa auf Vorjahresniveau. Das Wachstum des Retailgeschäfts wird dabei Rückgänge im Cateringbereich kompensieren. Restrukturierungsaufwendungen aus der Transformation des Europageschäfts inklusive des Aufbaus zweier Produktionszentren werden jedoch die Ergebnisentwicklung belasten. Die Adjusted EBIT-Marge des Geschäftsbereichs wird damit voraussichtlich zwischen 2 % und 4 % liegen.

Investitionen in zukünftiges Wachstum belasten Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Der Konzern erwartet für die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen ein Adjusted EBIT rund 150 Mio. EUR unter Vorjahr. Dies spiegelt vor allem die weitgehende Erneuerung der IT-Systemlandschaft und die darauf basierende Prozessoptimierung bei AirPlus sowie den weiteren Kapazitätsausbau bei der Lufthansa Aviation Training wider. Darüber hinaus investiert der Konzern auch in den Zentralfunktionen in die Modernisierung seiner IT.

G27 FINANZAUSBLICK 2019

	Passagier-Airlines			
	Network Airlines		Eurowings	
Kapazitätswachstum (ASK)	ca. + 4 %		ca. + 2 %	
Stückerlöse (RASK, währungsbereinigt)	stabil bis niedrig einstellig rückläufig		stabil bis niedrig einstellig steigend	
Stückkosten (CASK, um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigt)	- 0,5 % bis - 1,5 %		- 7 % bis - 9 %	
Treibstoffkosten (Veränderung zum Vorjahr)	+ 550 Mio. EUR		+ 100 Mio. EUR	
Adjusted EBIT-Marge	7,5 % bis 9,5 %		um 0 %	

	Non-PAX			
	Logistik	Technik	Catering	Weitere
Umsatzwachstum	hoch einstellig steigend	im mittleren einstelligen Bereich steigend	stabil	
Adjusted EBIT-Marge	7 % bis 9 %	7 % bis 8 %	2 % bis 4 %	
Adjusted EBIT (Veränderung zum Vorjahr)				-150 Mio. EUR

	Lufthansa Group
Umsatzwachstum	im mittleren einstelligen Bereich steigend
Adjusted EBIT-Marge	6,5 % bis 8,0 %

Investitionen in etwa auf Vorjahresniveau erwartet

Der Konzern geht für das Jahr 2019 von Investitionen in Höhe von rund 3,6 Mrd. EUR aus. Damit werden die Investitionen in etwa auf Vorjahresniveau liegen. Darin enthalten sind Investitionen in die Überholung von Triebwerken in Höhe von rund 450 Mio. EUR. Diese werden seit dem Geschäftsjahr 2018 aktiviert. Der Großteil der Investitionen wird dabei auf die rund 32 Flugzeuge, die dem Konzern im Jahr 2019 zugehen werden, sowie Anzahlungen für spätere Auslieferungen entfallen. Die Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) wird auf vergleichbarer Basis leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen. Zusätzlich wird die Aktivierung von Mietverträgen im Rahmen von IFRS 16 einen negativen Effekt auf die Entwicklung der Kapitalverzinsung haben. Das Verhältnis von Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen zum Adjusted EBITDA soll deutlich unter dem Schwellenwert von 3,5 verbleiben.

**GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS
ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENT-
WICKLUNG DER LUFTHANSA GROUP**

Das Marktumfeld für die Lufthansa Group wird auch im Jahr 2019 herausfordernd bleiben. Das globale Wirtschaftswachstum wird sich voraussichtlich verlangsamen. Der Einfluss handelspolitischer Spannungen und der Ausgang der Brexit-Verhandlungen sind dabei in hohem Maße ungewiss.

Die Lufthansa Group sollte jedoch davon profitieren, dass das Wachstum der Nachfrage den Prognosen zufolge trotzdem nur leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Da sich auch das branchenweite Kapazitätswachstum im Jahresverlauf abschwächen sollte, ist der Vorstand der Lufthansa Group zuversichtlich, die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fortzuschreiben. Dabei vertraut der Konzern vor allem der Stärke seiner Marken und seines Produkts, das über kontinuierliche Investitionen, vor allem auch im digitalen Bereich, weiter aufgewertet werden wird. Außerdem wird Eurowings ihre Profitabilität im Jahr 2019 deutlich verbessern. Konsequente Stückkostensenkungen werden dazu beitragen, Mehrbelastungen aufgrund steigender Treibstoffkosten zu kompensieren. Insofern werden das Adjusted EBIT und die Adjusted EBIT-Marge des Konzerns wiederum deutlich positiv ausfallen.

Auch über das Jahr 2019 hinaus sieht der Vorstand die Lufthansa Group gut positioniert, um die eigene Marktposition zu verteidigen und weiter auszubauen. Die bilanzielle Stärke des Konzerns ist dafür eine wichtige Voraussetzung. Sie erlaubt es dem Konzern, kontinuierlich in die Stärke seines Angebots zu investieren. Gleichzeitig stößt der Gesamtmarkt zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen, was die Expansion kleinerer Marktteilnehmer sowie den Eintritt neuer Wettbewerber erschwert. Als führendes Unternehmen in den wirtschaftlich stärksten Märkten Europas hat die Lufthansa Group somit hervorragende Aussichten, langfristig profitabel zu wachsen.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts eng zusammen. | Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wird mit einer Ausnahme entsprochen. | Umfassendes Managementsystem unterstützt die Einhaltung von Compliance.

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Dipl.-Ing. Jürgen Weber

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats Deutsche Lufthansa AG
Ehrenvorsitzender

Stimmberechtigte Mitglieder

Karl-Ludwig Kley

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON SE
Vorsitzender

Christine Behle

Mitglied des Bundesvorstands der Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Nicoley Baublies

Purser und Mitglied des Vorstands der Gewerkschaft UFO e.V. und Vorsitzender des Vorstands der Industriegewerkschaft Luftverkehr (IGL)
Arbeitnehmervertreter¹⁾
(bis 8. Mai 2018)

Alexander Behrens

Flugbegleiter und Mitglied der Gewerkschaft UFO e.V.
Arbeitnehmervertreter¹⁾
(seit 8. Mai 2018)

Jörg Cebulla

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Herbert Hainer

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender adidas AG

Christian Hirsch

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter
(seit 8. Mai 2018)

Robert Kimmitt

Senior International Counsel
Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP, USA
(bis 8. Mai 2018)

Carsten Knobel

Mitglied des Vorstands und CFO
Henkel AG & Co. KGaA
(seit 9. Januar 2018)

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/Industry Charges LH Group & Commercial Provider Management
Arbeitnehmervertreter
(seit 8. Mai 2018)

Martin Koehler

Ehemaliger Leiter Competence Center „Aviation“ bei der Boston Consulting Group

Doris Krüger

Senior Director Future Innovation Strategy, Lufthansa Group
Arbeitnehmervertreterin
(bis 8. Mai 2018)

Eckhard Lieb

Bildungsreferent
Arbeitnehmervertreter
(bis 8. Mai 2018)

Jan-Willem Marquardt

Flugkapitän und Mitglied der Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter¹⁾
(bis 8. Mai 2018)

Martina Merz

Ehemalige CEO Chassis Brakes International, Niederlande

Ralf Müller

Staatl. gepr. Techniker
Arbeitnehmervertreter
(bis 8. Mai 2018)

Michael Nilles

Exekutives Mitglied des Verwaltungsrats und CDO
Schindler Group, Schweiz
(seit 8. Mai 2018)

Monika Ribar

Präsidentin des Verwaltungsrats (VRP)
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Schweiz

Birgit Rohleder

Gruppenleiterin IT
Arbeitnehmervertreterin
(seit 8. Mai 2018)

Miriam Sapiro

Director & Vice Chairman (Public Affairs),
Sard Verbinnen & Co., USA

Ilja Schulz

Flugkapitän und Mitglied der Vereinigung Cockpit¹⁾
Arbeitnehmervertreter
(seit 8. Mai 2018)

Olivia Stelz

Purser
Arbeitnehmervertreterin
(seit 8. Mai 2018)

Andreas Strache

Flightmanager
Arbeitnehmervertreter
(bis 8. Mai 2018)

Stephan Sturm

Vorsitzender des Vorstands
Fresenius Management SE

¹⁾ Gewerkschaftsvertreter gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

Christina Weber
Kaufm. Angestellte
Arbeitnehmervertreterin

Birgit Weinreich
Flugbegleiterin
Arbeitnehmervertreterin
(bis 8. Mai 2018)

Klaus Winkler
Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter
(seit 8. Mai 2018)

Matthias Wissmann
Präsident der International
Organization of Motor Vehicle
Manufacturers (OICA)

Vorstand
(Struktur seit 1. Januar 2019)

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

Thorsten Dirks
Mitglied des Vorstands
Ressort Eurowings

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer
Network Airlines

Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Ressort Airline Resources &
Operations Standards
(seit 1. Januar 2019)

Ulrik Svensson
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Ressort Personal und Recht

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2018)

Karl-Ludwig Kley
a) BMW AG³⁾ (stellv. Vorsitz)
E.ON SE³⁾ (Vorsitz)

Christine Behle
a) Bochum-Gelsenkirchener
Bahngesellschaft mbH
Bochum-Gelsenkirchener
Straßenbahnen AG
BREMER LAGERHAUS-
GESELLSCHAFT³⁾
– Aktiengesellschaft von 1877 –
(stellv. Vorsitz)
Dortmunder Stadtwerke AG
(DSW21)/Dortmunder
Stadtwerke Holding GmbH

Jörg Cebulla
a) Sparda-Bank Hessen eG
b) Albatros Versicherungs-
dienste GmbH

Herbert Hainer
a) Allianz SE³⁾
FC Bayern München AG
(stellv. Vorsitz)
b) Accenture plc., Irland³⁾

Carsten Knobel
b) Henkel Central Eastern Europe
GmbH, Österreich²⁾ (Vorsitz)
Henkel (China) Investment
Co. Ltd., China²⁾
Henkel & Cie. AG, Schweiz²⁾
(stellv. Vorsitz)
Henkel Ltd., Großbritannien²⁾
Henkel of America Inc., USA²⁾
(Vorsitz)

Martin Koehler
a) Delton AG (bis 31. Dezember 2018)
Delton Technology SE
(stellv. Vorsitz)
b) American Funds Investment-Fonds,
managed by the Capital Group, USA
FlixMobility GmbH

Eckhard Lieb
(Stand beim Ausscheiden
am 8. Mai 2018)
b) Albatros Versicherungs-
dienste GmbH

Martina Merz
a) Thyssenkrupp AG³⁾
(Vorsitz seit 1. Februar 2019)
b) AB Volvo, Schweden³⁾
Imerys SA, Frankreich³⁾
NV Bekaert SA, Belgien³⁾
(bis 8. Mai 2019)
SAF-HOLLAND SA, Luxemburg³⁾
(Vorsitz)

Michael Nilles
a) Lufthansa Technik AG
b) Schindler Digital Group AG, Schweiz²⁾
(Vorsitz)
Schindler Holding AG, Schweiz³⁾
(Verwaltungsrat)
Schindler IT Services AG, Schweiz²⁾
(Vorsitz)

Monika Ribar
b) Chain IQ Group AG, Schweiz
Schweizerische Bundesbahnen
SBB AG, Schweiz
(Präsidentin Verwaltungsrat VRP)
Sika AG, Schweiz³⁾

Miriam Sapiro
b) Project HOPE, USA

Stephan Sturm
a) Fresenius Kabi AG¹⁾ (Vorsitz)
Fresenius Medical Care
Management AG¹⁾ (Vorsitz)
b) VAMED AG, Österreich
(stellv. Vorsitz)

Christina Weber
a) LSG Lufthansa Service Holding AG

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2018)

Carsten Spohr

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾ (Vorsitz)
Thyssenkrupp AG³⁾
- b) SN Airholding SA/NV, Belgien

Thorsten Dirks

- a) Eurowings GmbH¹⁾ (Vorsitz)
Germanwings GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) Eurowings Europe GmbH (Vorsitz)
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei
SN Airholding SA/NV, Belgien

Harry Hohmeister

- a) Lufthansa Cargo AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) Aircraft Maintenance and
Engineering Corporation (AMECO),
China
Austrian Airlines AG, Österreich
(Vorsitz)
Miles & More GmbH (Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz

Detlef Kayser

- (Mitglied des Vorstands
seit 1. Januar 2019)
- a) Aerodata AG
Lufthansa Technik AG¹⁾
- b) Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei
lumics GmbH & Co. KG
Miles & More GmbH

Ulrik Svensson

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
Lufthansa Cargo AG¹⁾
Lufthansa Technik AG¹⁾
- b) Austrian Airlines AG, Österreich
(stellv. Vorsitz)
Lufthansa AirPlus Servicekarten
GmbH (Vorsitz)
Miles & More GmbH (stellv. Vorsitz)
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-
Holding GmbH, Österreich
(stellv. Vorsitz)
SN Airholding SA/NV, Belgien
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz

Bettina Volkens

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(Vorsitz)

G28 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Herbert Hainer Ilja Schulz	Stephan Sturm, Vorsitzender Alexander Behrens Jörg Cebulla Carsten Knobel Monika Ribar Christina Weber	Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Herbert Hainer Martin Koehler	Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Herbert Hainer Ilja Schulz
Vier Sitzungen im Jahr 2018	Fünf Sitzungen im Jahr 2018	Keine Sitzung im Jahr 2018	Keine Sitzung im Jahr 2018

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten eng und vertrauensvoll zusammen

Es ist das gemeinsame Ziel von Vorstand und Aufsichtsrat, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Dafür arbeiten sie im Interesse des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Der Aufsichtsrat hat Geschäftsordnungen verabschiedet, in denen die Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die Zusammenarbeit beider Organe verbindlich geregelt werden. Die sechs Mitglieder des Vorstands tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich Verantwortung und unterrichten sich gegenseitig über alle wesentlichen Vorgänge und Geschäfte. Der Vorstand erstattet dem paritätisch besetzten Aufsichtsrat regelmäßig Bericht. In den Aufsichtsratssitzungen informiert der Vorstand den Aufsichtsrat mindestens viermal im Jahr über die Geschäftsentwicklung des Konzerns und der Beteiligungsunternehmen. Jährlich genehmigt der Aufsichtsrat die Strategie des Unternehmens, wesentliche KPIs für das Folgejahr sowie die mittelfristige Finanzplanung des Konzerns. Der Vorstand übermittelt dem Aufsichtsrat die Quartalsberichterstattung des Unternehmens. Der Vorstandsvorsitzende unterrichtet den Aufsichtsratsvorsitzenden und den Aufsichtsrat darüber hinaus über wichtige Vorkommnisse.

Der Vorstand fasst Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Für eine Reihe von Geschäften muss der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats einholen. Darunter fallen ab einer bestimmten Wertgrenze zum Beispiel die Aufnahme von Fremdkapital, Investitionen in Flugzeuge und andere Güter des Anlagevermögens, das langfristige Leasing von Flugzeugen, die Gründung von Unternehmen sowie der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmensanteilen.

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes Präsidium gebildet, bestehend aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinem Stellvertreter in jeweils entsprechender Funktion sowie zwei weiteren durch den Aufsichtsrat zu wählenden Mitgliedern des Aufsichtsrats. Das Präsidium bereitet die Aufsichtsratssitzungen vor und gibt dem Aufsichtsrat Beschlussempfehlungen hinsichtlich der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Ernennung eines Vorstandsvorsitzenden, der Festsetzung der Gesamtbezüge der einzelnen Vorstandsmitglieder inklusive des Gehalts und Nebenleistungen jeglicher Art, etwaiger Herabsetzungen gemäß § 87 AktG sowie Zielgrößen und Zielfristen für den Frauenanteil im Vorstand. Das Präsidium ist zuständig für alle sonstigen nicht dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehaltenen personellen Angelegenheiten von Vorständen. Es ist ferner zuständig für Verträge mit Aufsichtsratsmitgliedern (inklusive Kreditgewährung). Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden den Ausschlag.

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen paritätisch besetzten Prüfungsausschuss gewählt, dem sechs Mitglieder des Aufsichtsrats angehören. Den Vorsitz übernimmt das dazu vom Aufsichtsrat gewählte Mitglied, bei Verhinderung des Ausschussvorsitzenden ein von ihm zu benennender Stellvertreter. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sollen über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Rechnungslegung sowie der Betriebs- und Finanzwirtschaft verfügen. Der Prüfungsausschuss hat insbesondere die Aufgabe, die Rechnungslegung, den Rechnungslegungsprozess und die nichtfinanzielle Berichterstattung zu Corporate Social Responsibility, das Risikomanagement, das Interne Kontrollsystem und das Compliance Management System sowie die Abschlussprüfung zu überwachen, die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, die Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und die Honorarvereinbarung zu erörtern und dem Aufsichtsrat insbesondere zum Abschlussprüfer-Vorschlag an die Hauptversammlung und zur Billigung des Jahres- und Konzernabschlusses 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 Genehmigung vor.

Der Aufsichtsrat hat aus der Mitte der Anteilseignervertreter einen Nominierungsausschuss gewählt, bestehend aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden in entsprechender Funktion und zwei weiteren Mitgliedern der Anteilseignerseite. Der Ausschuss soll dem Aufsichtsrat im Vorfeld der Wahl neuer Aufsichtsratsmitglieder geeignete Kandidaten benennen, die dieser der Hauptversammlung vorschlagen kann. Die Grundlage für den Auswahlprozess des Nominierungsausschusses bildet das vom Aufsichtsrat verabschiedete Anforderungsprofil für Aufsichtsratsmitglieder. www.lufthansagroup.com/erklarung_zur_unternehmensfuehrung.

Der nach § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes vorgeschriebene und gemäß § 9 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft gebildete Vermittlungsausschuss tritt nur dann zusammen, wenn bei einer Vorstandsbestellung oder einem Widerruf der Bestellung nicht die notwendige Zweidrittelmehrheit der Stimmen erreicht wird. Gemäß § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG hat der Ausschuss dem Aufsichtsrat dann innerhalb eines Monats einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten.

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

Eine Übersicht der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse findet sich auf [S. 79 ff.](#)

Deutschem Corporate Governance Kodex wird mit einer Ausnahme entsprochen

Vorstand und Aufsichtsrat haben mit Wirkung zum 4. Dezember 2018 folgende Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG erklären gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils gültigen Fassung (Kodex) seit der letzten Entsprechenserklärung mit folgender Ausnahme entsprochen wurde und zukünftig mit folgender Ausnahme entsprochen werden soll:

Gemäß der Ziff. 4.2.3 Abs. 2 des Kodex soll die Vergütung der Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile eine betragsmäßige Höchstgrenze aufweisen. Die Vorstandsverträge begrenzen alle wesentlichen Vergütungselemente der Höhe nach, mithin die fixe Vergütung, die variablen Vergütungsbestandteile und die Versorgungszusage. Die Nebenleistungen werden bei der Deutschen Lufthansa AG dennoch nicht insgesamt von einer betragsmäßigen Höchstgrenze erfasst. Mitgliedern des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG sollen insbesondere die privaten Flugreisen, die entsprechend den IATA-Regularien und mit eingeschränktem Buchungsstatus zu Vollzahlern erfolgen, nicht begrenzt werden. Wegen des eingeschränkten Buchungsstatus handelt es sich um eine betragsmäßig geringe Nebenleistung. Die Mitglieder des Vorstands sollen das Hauptprodukt des Unternehmens inklusive des damit verbundenen Austauschs mit den Mitarbeitern und den Kunden an Bord entsprechend internationalen Gepflogenheiten auch privat möglichst vielfältig nutzen können.“

Aktionäre und Hauptversammlung besitzen weitreichende Befugnisse

Lufthansa Aktien sind vinkulierte Namensaktien. Jede Aktie verfügt über identische Stimmrechte. Als Besonderheit sind bei der Deutschen Lufthansa AG hierbei neben dem Aktiengesetz auch die Eintragungsvoraussetzungen des Luftverkehrsnachweissicherungsgesetzes (LuftNaSiG) zu beachten. Dies betrifft insbesondere die Angabe der Staatsangehörigkeit bei natürlichen Personen und der Nationalität bei juristischen Personen beziehungsweise bei Meldepflichtigen nach dem Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) eines Mehrheitsbesitzes oder einer beherrschenden Beteiligung an ausländischem Eigentum.

Auf der Hauptversammlung können grundsätzlich alle Aktionäre, die im Aktienregister eingetragen sind, ihr Stimmrecht ausüben. Der elektronische Service für den aktienrechtlichen Anmeldeprozess umfasst die Möglichkeit, auch Stimmrechtsvertreter, Kreditinstitute oder Aktionärsvereinigungen per Internet mit der Ausübung der Stimmrechte zu beauftragen sowie das Stimmrecht per Briefwahl auszuüben. Darüber hinaus haben die Aktionäre auch die Möglichkeit, die Ansprachen des Aufsichtsrats- und des Vorstandsvorsitzenden in der Hauptversammlung per Internet zu verfolgen.

Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation entsprechen internationalen Standards

Die Lufthansa Group erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Der gesetzlich vorgeschriebene und für die Dividendenzahlung relevante Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Mit der Prüfung der Jahresabschlüsse 2018 wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2018 Eckhard Sprinkmeier. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2018 sind im Konzernanhang zusammengestellt. [Erläuterung 47, S. 178.](#)

Vor dem Hintergrund der gesetzlich erforderlichen Abschlussprüferrotation hat sich der Prüfungsausschuss im Geschäftsjahr 2018 eingehend mit den Vorbereitungen des Abschlussprüferwechsels ab dem Geschäftsjahr 2020 beschäftigt. Der Prüfungsausschuss hat ein Ausschreibungsverfahren nach den gesetzlichen Anforderungen durchgeführt und nach sorgfältiger Prüfung der Bewerber eine Empfehlung für das Aufsichtsratsplenum ausgesprochen. Weitere Informationen dazu finden Sie im [Bericht des Aufsichtsrats, S. 5 ff.](#)

Sollten Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen sogenannter Directors' Dealings eigene Geschäfte mit Lufthansa Aktien oder mit sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere mit Optionen und Derivaten, vornehmen, werden diese umgehend veröffentlicht, sobald sie die Wertgrenze von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten. Dies gilt auch für natürliche und juristische Personen, die in enger Beziehung zum oben genannten Personenkreis stehen. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/meldungen/directors-dealings.html>.

Der Gesamtbesitz von Aktien, Optionen oder Derivaten aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder überstieg zum 31. Dezember 2018 nicht den Wert von 1% der ausgegebenen Aktien. Die Lufthansa Group informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten finden sich im Kapitel [Lufthansa Aktie, S. 9 ff.](#), und auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Umfassendes Managementsystem unterstützt Einhaltung von Compliance

Compliance beschreibt alle Maßnahmen, die das rechtmäßige Verhalten von Unternehmen, ihrer Leitungsorgane und ihrer Mitarbeiter im Hinblick auf gesetzliche und unternehmensinterne Ge- und Verbote gewährleisten. Mit dem Lufthansa Group Compliance Management System sollen die Mitarbeiter und das Unternehmen vor Gesetzesverstößen bewahrt und gleichzeitig darin unterstützt werden, Gesetze richtig anzuwenden. Das Lufthansa Compliance-Programm setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity-, Embargo- und Corporate-Compliance zusammen. Über ein Ombudssystem besteht die Möglichkeit, Verdachtsmeldungen im Hinblick auf wirtschaftskriminelle Handlungen oder Verstöße gegen die Compliance-Regelungen abzugeben. Die Kontaktdaten des Ombudsmanns sind auf der Internetseite <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html> verfügbar. Das im Ressort des Vorstands Personal und Recht angesiedelte zentrale Compliance Office, die diversen zentralen und lokalen Compliance-Ausschüsse der Lufthansa Group sowie die Compliance-Beauftragten in den Konzerngesellschaften sollen dafür sorgen, dass das Lufthansa Compliance Management System gesellschaftsübergreifend in der Lufthansa Group umgesetzt wird. Durch turnusmäßige, unabhängige Prüfungen der internen Revision wird die Wirksamkeit des Compliance Management Systems überwacht. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird halbjährlich über Vorfälle und Fortschritte im Bereich Compliance informiert. <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html>.

VERGÜTUNGSBERICHT

Die komplexe Darstellung der Grundsätze des Vergütungssystems von Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG sowie die Struktur und Höhe der Leistungen im vorliegenden Vergütungsbericht folgen aus der Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit der in der Entsprechenserklärung dargestellten Ausnahme. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Struktur der Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands besteht aus einer Grundvergütung, variablen Vergütungselementen, sonstigen Bezügen und einer Altersversorgung. Im Dezember 2018 verabschiedete der Aufsichtsrat eine neue Vergütungsstruktur für Mitglieder des Vorstands, die bei Neubestellungen und Vertragsverlängerungen seit dem 1. Januar 2019 zur Anwendung kommt. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/verguetung.html>. Im Geschäftsjahr 2018 galt für alle Vorstandsmitglieder noch die bisherige Vergütungsstruktur. Diese setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- **Fixe Jahresgrundvergütung.** Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausbezahlt.
- **Variable Jahresvergütung.** Die variable Vergütung richtet sich nach der EBIT-Marge des Lufthansa Konzerns. Sie wird ab dem Jahr 2017 zu 50% im Folgejahr und somit im einjährigen Turnus mit einem individuellen Leistungsfaktor, der zwischen 0,8 und 1,2 schwanken kann, multipliziert und ausbezahlt. Die übrigen 50% werden zwei weitere Jahre vorgetragen. Am Ende des insgesamt dreijährigen Betrachtungszeitraums wird der vorgetragene Betrag mit einem auf Basis objektiver Kennzahlen festzulegenden Faktor, der zu 70% auf dem Parameter kumulierter Dreijahres-EACC und zu 30% auf den Nachhaltigkeitsparametern Umweltschutz, Kundenzufriedenheit und Mitarbeiter-Commitment basiert und insgesamt zwischen 0,0 und 2,0 schwanken kann, einheitlich für den Gesamtvorstand multipliziert und ausbezahlt. Der auf dem EACC basierende Multiplikator steigt linear von dem Wert 0,0, der einem EACC von -1.000 Mio. EUR oder niedriger entspricht, bis auf maximal den Wert 2,0, der bei einem EACC von 1.000 Mio. EUR erreicht wird. Für den Nachhaltigkeitsfaktor, der ebenfalls zwischen 0,0 und 2,0 schwanken kann, erfolgt die Bewertung durch den Aufsichtsrat auf Basis einer Beschlussempfehlung des Präsidiums anhand einer diskretionären Beurteilung der Veränderungen der Kennzahlen „Reduktion der CO₂-Emissionen“, „Kundenzufriedenheitsentwicklung bei Lufthansa German Airlines (CPI-Index)“ und „Mitarbeiterbefragungsindizes im Konzern“. Der maximale Auszahlungsbetrag der gesamten variablen Vergütung für ein Geschäftsjahr ist auf 175% der Jahresgrundvergütung begrenzt.

- **Aktienkursbasierte Vergütung.** Der Vorstand nimmt zudem verpflichtend an den Aktienprogrammen für Führungskräfte teil (mit Parametern, die vom allgemeinen Führungskräfteprogramm abweichend strukturiert sind).
➤ **Erläuterung 38, S. 153 ff.** Das Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) legt bei Aktienoptionsprogrammen eine Ausübungsfrist von mindestens vier Jahren fest, wobei diese Frist generell als Orientierungspunkt und Empfehlung auch für die Laufzeit von langfristigen Incentivemodellen angesehen wird. Vor diesem Hintergrund ist die Laufzeit des LH-Performance-Programms auf vier Jahre festgelegt, auch wenn es sich hierbei nicht um ein Aktienoptionsprogramm im Sinne des Gesetzes handelt.
- **Sonstige Bezüge.** Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (➤ **Erläuterung 38, S. 153 ff.**), aus Beförderungsvorgünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungsgelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit

- **Altersversorgung.** Seit dem Geschäftsjahr 2006 ist für jeden Vorstand ein persönliches Versorgungskonto eingerichtet, dem die Deutsche Lufthansa AG während der Dauer des Anstellungsverhältnisses jährlich Beiträge in Höhe von jeweils 25 % der Jahresvergütung einschließlich der variablen Vergütung zuführt. Dabei richten sich die Anlageregeln des Versorgungskontos nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, bleibt die Anwartschaft aus dem Versorgungskonto erhalten und wird beitragsfrei fortgeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalls (Erreichen der Altersgrenze von 65 Jahren beziehungsweise der vorgezogenen Altersgrenze von 60 bis 65 Jahren oder bei Invalidität beziehungsweise Tod) erwerben die Berechtigten beziehungsweise Hinterbliebenen ein Versorgungsguthaben in Höhe des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stands des Versorgungskontos. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

Bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung wird das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge, multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital, eine Auszahlung in weniger als zehn Teilbeträgen oder eine Verrentung möglich.

Die Hinterbliebenenrente beträgt 60 % der Rentenansprüche des Verstorbenen. Tritt der Todesfall während des laufenden Anstellungsverhältnisses ein, erhalten die Hinterbliebenen bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres, mindestens jedoch für die Dauer von sechs Monaten, die Bezüge des Verstorbenen weiter.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf Übergangsvorsorge nach dem Tarifvertrag „Übergangsvorsorge Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wieder aufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsvorsorge für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzvorsorge wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 % der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

- **Abfindungshöchstgrenze.** Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrags, die nicht durch einen wichtigen Grund oder durch einen Kontrollwechsel veranlasst ist, wird die Gesellschaft gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als den Wert der Ansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags vergüten, wobei die Zahlungen einschließlich Nebenleistungen zwei Jahresvergütungen nicht übersteigen dürfen (Abfindungshöchstgrenze). Die Berechnung der Abfindungshöchstgrenze bemisst 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.
- **Wechsel der Unternehmenskontrolle.** Wird der Vertrag zwischen einem Vorstandsmitglied und der Deutschen Lufthansa AG im Zusammenhang mit einem Kontrollwechsel bei der Gesellschaft beendet, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 % der vertraglich geregelten, zuvor beschriebenen Abfindungshöchstgrenze nicht übersteigen.

Höhe der Vorstandsvergütung

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr. Die Gesamtbezüge für die aktive Vorstandstätigkeit aller Vorstandsmitglieder zusammen beliefen sich im Jahr 2018 insgesamt auf 13.015 Tsd. EUR (Vorjahr: 14.731 Tsd. EUR). Davon entfielen 5.259 Tsd. EUR (Vorjahr: 5.280 Tsd. EUR) auf erfolgsunabhängige Komponenten und 7.756 Tsd. EUR (Vorjahr: 9.451 Tsd. EUR) auf erfolgsbezogene Komponenten der Vergütung. Der Dienstzeitaufwand der Pensionszusagen betrug 3.191 Tsd. EUR (Vorjahr: 3.119 Tsd. EUR).

Für die im Jahr 2018 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

T057 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS (HGB) 2018

Angaben in Tsd. €	Grundvergütung	Sonstiges ¹⁾	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Optionsprogramm ²⁾	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1.380	115	1.385	436	517	3.833
Thorsten Dirks	863	73	865	-	344	2.145
Harry Hohmeister	863	86	865	291	344	2.449
Ulrik Svensson	863	76	865	-	344	2.148
Bettina Volkens	863	77	865	291	344	2.440
Gesamt (HGB)	4.832	427	4.845	1.018	1.893	13.015

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (➤ Konzernanhang, Erläuterung 38, S. 153 ff.) sowie aus Beförderungvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen.

²⁾ Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2018 zum Gewährungszeitpunkt.

Für die im Jahr 2017 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

T057 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS (HGB) 2017

Angaben in Tsd. €	Grundvergütung	Sonstiges ¹⁾	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Optionsprogramm ²⁾	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1.380	117	1.551	318	827	4.193
Thorsten Dirks ³⁾	575	68	646	-	551	1.840
Karl Ulrich Garnadt ⁴⁾	287	20	323	224	-	854
Harry Hohmeister	863	87	970	224	551	2.695
Ulrik Svensson	863	78	970	-	551	2.462
Bettina Volkens	863	79	970	224	551	2.687
Gesamt (HGB)	4.831	449	5.430	990	3.031	14.731

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (➤ Konzernanhang, Erläuterung 38, S. 153 ff.), aus Beförderungvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

²⁾ Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2017 zum Gewährungszeitpunkt.

³⁾ Zeitanteilig ab 01.05.2017.

⁴⁾ Zeitanteilig bis 30.04.2017.

In den derzeit laufenden Aktienprogrammen werden zum 31. Dezember 2018 (2017) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien beziehungsweise Optionspakete gehalten:

T058 AKTIENPROGRAMME

Anzahl der Aktien	Programm 2015		Programm 2016		Programm 2017		Programm 2018	
	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete
Thorsten Dirks (Vorstand seit 01.05.2017)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (-)	30 (-)
Harry Hohmeister	8.910 (8.910)	30 (30)	10.080 (10.080)	30 (30)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (-)	30 (-)
Carsten Spohr	13.365 (13.365)	45 (45)	15.120 (15.120)	45 (45)	6.525 (6.525)	45 (45)	10.125 (-)	45 (-)
Ulrik Svensson (Vorstand seit 01.01.2017)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (-)	30 (-)
Bettina Volkens	8.910 (8.910)	30 (30)	10.080 (10.080)	30 (30)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (-)	30 (-)

Gemäß den Bedingungen zur Teilnahme an den Aktienprogrammen erfolgt eine Auszahlung aus den Optionen nur dann, wenn das jeweilige Vorstandsmitglied zum Programmende noch aktives Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ist. Nach Eintritt in den Ruhestand erfolgt eine Auszahlung aus den Optionen pro rata temporis, bezogen auf den Teil der Programm Laufzeit, in dem das jeweilige Vorstandsmitglied noch aktives Mitglied des Vorstands war.

Die laufenden Aktienprogramme entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

T059 WERTENTWICKLUNG AKTIENPROGRAMME

in €	Geschäftsjahr 2018			Geschäftsjahr 2017		
	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt
Carsten Spohr	- 1.800.000	1.302.422	- 497.578	- 1.110.000	3.320.063	2.210.063
Thorsten Dirks	-	96.625	96.625	-	22.980	22.980
Harry Hohmeister	- 1.200.000	868.281	- 331.719	- 1.110.000	2.552.849	1.442.849
Ulrik Svensson	-	96.625	96.625	-	22.980	22.980
Bettina Volkens	- 1.200.000	868.281	- 331.719	- 1.110.000	2.552.849	1.442.849
	- 4.200.000	3.232.234	- 967.766	- 3.330.000	8.471.721	5.141.721

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen finden sich weitere Informationen im Konzernanhang. ➔ Erläuterung 38, S. 153 ff.

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2018 von den Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanswartschaften von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,1 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,5 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanswartschaften:

T060 PENSIONSANSWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Barwert der Pensionsverpflichtungen	
	2018	2017	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017	31.12.2018	31.12.2017
Carsten Spohr	899	841	5.758	5.126	1.001	890	5.505	4.837
Thorsten Dirks (Vorstand seit 01.05.2017)	584	455	1.023	455	637	395	970	395
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand bis 30.04.2017)	-	159	-	1.240	-	159	-	1.240
Harry Hohmeister	558	514	2.462	2.005	627	555	2.375	1.888
Ulrik Svensson (Vorstand seit 01.01.2017)	569	637	1.180	637	629	620	1.158	593
Bettina Volkens	581	513	2.431	1.953	616	547	2.375	1.888
	3.191	3.119	12.854	11.416	3.510	3.166	12.383	10.841

Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 68,3 Mio. EUR (Vorjahr: 71,0 Mio. EUR).

Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK)

In den nachfolgenden Tabellen sind die jedem einzelnen Mitglied des Vorstands gewährten Zuwendungen, Zuflüsse und der Versorgungsaufwand nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Abs. 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex individuell dargestellt.

Die Angaben zu Gewährung und Zufluss werden jeweils unterteilt in fixe und variable Vergütungsbestandteile und um Angaben zum Versorgungsaufwand ergänzt. Dieser entspricht dem Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 aus Zusagen für Pensionen und sonstigen Versorgungsleistungen. Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten die erfolgsunabhängigen Festvergütungen und Nebenleistungen. Die variablen erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten unterteilen sich in die einjährige variable Vergütung sowie die beiden mehrjährigen Bestandteile variable Vergütung und Optionsprogramme.

Als „Gewährte Zuwendungen“ wird die variable Vergütung jeweils mit dem Zusagewert zum Zeitpunkt der Gewährung (entspricht einer Zielerreichung von 100%) ausgewiesen. Für die aktienkursbasierte Vergütung wird der Zuteilungswert bei Gewährung angegeben. Die Vergütungselemente werden um Angaben individuell erreichbarer Minimal- und Maximalvergütungen ergänzt.

Der für das Berichtsjahr angegebene „Zufluss“ umfasst die tatsächlich im Berichtsjahr ausgezahlten fixen Vergütungsbestandteile zuzüglich der zum Zeitpunkt der Aufstellung des Vergütungsberichts feststehenden Beträge der ein- und mehrjährigen variablen Vergütung, die in dem auf das Berichtsjahr folgenden Jahr ausgezahlt werden. Angaben zu den Optionsprogrammen betreffen Programme, die im Berichtsjahr endeten, und entsprechen dem Auszahlungsbetrag. Zur Gesamtvergütung gehört auch der jährliche Dienstzeitaufwand für Pensionszusagen, obwohl er keinen tatsächlichen Zufluss im engeren Sinne darstellt.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2018 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

T061 GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017			
	2018	2017	2018 (Min.)	2018 (Max.)	2018	2017	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	1.380	1.380	1.380	1.380	863	575	863	863
Nebenleistungen	115	117	115	115	73	68	73	73
Summe	1.495	1.497	1.495	1.495	936	643	936	936
Einjährige variable Vergütung ¹⁾	679	679	0	2.415	424	283	0	1.509
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung ²⁾	679	679	0	0 - 1.610	424	283	0	0 - 1.006
Optionsprogramm (4 Jahre)	517	827	0	1.800	344	551	0	1.200
Summe	1.875	2.185	0	4.215	1.192	1.117	0	2.709
Versorgungsaufwand	1.001	890	1.001	1.001	637	395	637	637
Gesamtvergütung	4.371	4.572	2.496	6.711	2.765	2.155	1.573	4.282

in Tsd. €	Karl Ulrich Garnadt Vorstand bis 30.04.2017				Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013			
	2018	2017	2018 (Min.)	2018 (Max.)	2018	2017	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	0	287	0	0	863	863	863	863
Nebenleistungen	0	20	0	0	86	87	86	86
Summe	0	307	0	0	949	950	949	949
Einjährige variable Vergütung ¹⁾	0	141	0	0	424	424	0	1.509
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung ²⁾	0	141	0	0	424	424	0	0 - 1.006
Optionsprogramm (4 Jahre)	0	0	0	0	344	551	0	1.200
Summe	0	282	0	0	1.192	1.399	0	2.709
Versorgungsaufwand	0	159	0	0	627	555	627	627
Gesamtvergütung	0	748	0	0	2.768	2.904	1.576	4.285

in Tsd. €	Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017				Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013			
	2018	2017	2018 (Min.)	2018 (Max.)	2018	2017	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	863	863	863	863	863	863	863	863
Nebenleistungen	76	78	76	76	77	79	77	77
Summe	939	941	939	939	940	942	940	940
Einjährige variable Vergütung ¹⁾	424	424	0	1.509	424	424	0	1.509
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung ²⁾	424	424	0	0 - 1.006	424	424	0	0 - 1.006
Optionsprogramm (4 Jahre)	344	551	0	1.200	344	551	0	1.200
Summe	1.192	1.399	0	2.709	1.192	1.399	0	2.709
Versorgungsaufwand	629	620	629	629	616	547	616	616
Gesamtvergütung	2.760	2.960	1.568	4.277	2.748	2.888	1.556	4.265

¹⁾ Der hier angegebene Maximalbetrag entspricht dem maximalen Auszahlungsbetrag der gesamten variablen Vergütung für ein Geschäftsjahr (175 % der Jahresgrundvergütung).

²⁾ Der maximale Betrag der dreijährigen variablen Vergütung ist abhängig von der Auswirkung der maximalen Auszahlungsgrenze (175 % der Jahresgrundvergütung) auf die einjährige variable Vergütung sowie dem auf die dreijährige variable Vergütung anzuwendenden Gewichtungsfaktor.

T062 ZUFLUSS

in Tsd.€	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017		Karl Ulrich Garnadt Vorstand bis 30.04.2017		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Festvergütung	1.380	1.380	863	575	-	287	863	863
Nebenleistungen	115	117	73	68	-	20	86	87
Summe	1.495	1.497	936	643	-	307	949	950
Einjährige variable Vergütung	1.385	1.551	865	646	-	323	865	970
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	436	318	-	-	-	224	291	224
Optionsprogramm (4 Jahre)	1.800	1.110	-	-	-	-	1.200	1.110
Summe	3.621	2.979	865	646	-	547	2.356	2.304
Versorgungsaufwand	1.001	890	637	395	-	159	627	555
Gesamtvergütung	6.117	5.366	2.438	1.684	-	1.013	3.932	3.809

in Tsd.€	Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017		Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013	
	2018	2017	2018	2017
Festvergütung	863	863	863	863
Nebenleistungen	76	78	77	79
Summe	939	941	940	942
Einjährige variable Vergütung	865	970	865	970
Mehrjährige variable Vergütung				
Dreijährige variable Vergütung	-	-	291	224
Optionsprogramm (4 Jahre)	-	-	1.200	1.110
Summe	865	970	2.356	2.304
Versorgungsaufwand	629	620	616	547
Gesamtvergütung	2.433	2.531	3.912	3.793

Struktur der Aufsichtsratsvergütung

Gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2012 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats seit dem Geschäftsjahr 2013 ausschließlich eine fixe Vergütung.

Die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 13 Abs. 1 der Satzung für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 240 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 120 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Höhe der Aufsichtsratsvergütung

Der Aufwand für die festen Vergütungen sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2018 2.107 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.164 Tsd. EUR).

Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Beträge.

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 68 Tsd. EUR (Vorjahr: 89 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für die Tätigkeit 27 Tsd. EUR (Vorjahr: 17 Tsd. EUR) vergütet.

T063 VERGÜTUNGEN AUFSICHTSRAT

in Tsd. €	2018			2017		
	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt
Wolfgang Mayrhuber (bis 24.09.2017)	-	-	-	176	33	209
Karl-Ludwig Kley	240	40	280	123	45	168
Christine Behle	120	20	140	120	20	140
Nicoley Baublies (bis 08.05.2018)	28	-	28	80	-	80
Alexander Behrens (seit 08.05.2018)	52	20	72	-	-	-
Werner Brandt (bis 31.12.2017)	-	-	-	80	64	144
Jörg Cebulla	80	20	100	80	-	80
Herbert Hainer	80	20	100	80	21	101
Christian Hirsch (seit 08.05.2018)	52	-	52	-	-	-
Robert Kimmitt (bis 08.05.2018)	28	-	28	80	-	80
Carsten Knobel (seit 09.01.2018)	78	29	107	-	-	-
Holger Benjamin Koch (seit 08.05.2018)	52	-	52	-	-	-
Martin Koehler	80	-	80	80	22	102
Doris Krüger	28	10	38	80	30	110
Michael Nilles (seit 08.05.2018)	52	-	52	-	-	-
Eckhard Lieb (bis 08.05.2018)	28	10	38	80	30	110
Jan-Willem Marquardt (bis 08.05.2018)	28	10	38	80	30	110
Martina Merz	80	-	80	80	-	80
Ralf Müller (bis 08.05.2018)	28	-	28	80	-	80
Monika Ribar	80	30	110	80	30	110
Birgit Rohleder (seit 08.05.2018)	52	-	52	-	-	-
Ilja Schulz (seit 08.05.2018)	52	13	65	-	-	-
Olivia Stelz (seit 08.05.2018)	52	-	52	-	-	-
Miriam Sapiro	80	-	80	15	-	15
Andreas Strache (bis 08.05.2018)	28	-	28	80	-	80
Stephan Sturm	80	60	140	80	24	104
Christina Weber	80	20	100	80	-	80
Birgit Weinreich (bis 08.05.2018)	28	7	35	80	20	100
Klaus Winkler (seit 08.05.2018)	52	-	52	-	-	-
Matthias Wissmann	80	-	80	80	-	80
Gesamt	1.798	309	2.107	1.794	370	2.164

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN NACH § 289A ABS. 1 HGB UND § 315A ABS. 1 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktientypen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.216.539.466,24 EUR, aufgeteilt in 475.210.729 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 nur verweigern, wenn durch die Eintragung des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah

im Geschäftsjahr 2018 jedoch nicht. Die Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrsrechts genehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionäre von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 %, ist die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG insbesondere befugt, eigene Aktien zu erwerben. Wird ein Ausländeranteil von 45 % im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt,

mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10% zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50%-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung). Die Gesellschaft ist weiterhin ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats zuletzt eingetragene Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionäre die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der 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. Am 31. Dezember 2018 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 27,9%. Im Geschäftsjahr 2018 mussten somit keine Maßnahmen ergriffen werden, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen der jährlichen Aktien-Beteiligungsprogramme für Mitarbeiter, Führungskräfte und Vorstände bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu vier Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10% der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2018 keine Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10% der Stimmrechte übersteigen.

Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Gesellschaft nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihrer Mitarbeiterprogramme Aktien an Mitarbeiter ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitern unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeiter können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung ausüben.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionäre vertretenen Grundkapitals. Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 Abs. 4 der Satzung). Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat bei Ausübung oder nach Ablauf eines Genehmigten Kapitals ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend anzupassen.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2018 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 547.180.702,56 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 6.791.923,20 EUR:

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2020 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum in Höhe von 6.130.027,52 EUR zur Ausgabe von 2.394.542 neuen Aktien und damit insgesamt in Höhe von 13.979.389,44 EUR zur Ausgabe von 5.460.699 neuen Aktien, im Rahmen der Begebung einer Aktiendividende, Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 29.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum in Höhe von 3.984.750,08 EUR zur Ausgabe von 1.556.543 neuen Aktien und damit insgesamt in Höhe von 22.208.076,80 EUR zur Ausgabe von 8.675.030 neuen Aktien Gebrauch.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 28. April 2016 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 27. April 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) im Gesamtnennbetrag von bis

zu 1.500.000.000 EUR zu begeben. Zur Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger der zuvor genannten Schuldverschreibungen wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 237.843.840 EUR durch Ausgabe von bis zu 92.907.750 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandlungs- und/oder Optionsrechten aus Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise einer Kombination dieser Instrumente), die von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 28. April 2016 bis zum 27. April 2021 gegen bar ausgegeben werden, von ihren Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaber beziehungsweise Gläubiger der von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 28. April 2016 bis zum 27. April 2021 ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen (beziehungsweise Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen mit Wandlungspflicht) ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen oder Andienungen von Aktien erfolgen und soweit nicht eigene Aktien oder andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Die Deutsche Lufthansa AG ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt. Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 ermächtigt, bis zum 28. April 2020 eigene Aktien zu erwerben. Die Ermächtigungen können 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 % des Grundkapitals betragen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien ➤ **Erläuterung 31, S. 140 f.**

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene EMTN-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubiger von hierunter ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Der Kontrollwechsel ist an die unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechsel-

zeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm ist aktuell eine Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 12. September 2019 ausstehend.

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybrid-Anleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG im April und Dezember 2016 Schuldscheindarlehen über 475 Mio. EUR beziehungsweise 1,2 Mrd. EUR mit Laufzeiten von drei, fünf, sieben und zehn Jahren platziert, die ebenfalls ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Hiervon sind zum 31. Dezember 2018 insgesamt noch 1.358 Mio. EUR ausstehend.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben Vorstandsmitglieder und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit dem Kontrollwechsel zu kündigen.

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung dabei 150 % der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) nicht überschreiten.

➤ **Vergütungsbericht, S. 84 ff.**

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289F HGB UND § 315D HGB

Die nach § 289f HGB und § 315d HGB für börsennotierte Aktiengesellschaften geforderte Erklärung zur Unternehmensführung wurde abgegeben und auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung öffentlich zugänglich gemacht.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Umsatz der Deutschen Lufthansa AG mit 16.083 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. | Jahresergebnis bei 339 Mio. EUR. | Bilanzsumme reduziert sich auf 27.463 Mio. EUR.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt und vom Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. **➔ Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 24 f.; Branchenentwicklung, S. 25 f.; Geschäftsverlauf, S. 27 ff.**

ERTRAGSLAGE

Entscheidenden Einfluss auf die Ertragslage der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2018 hatte neben den im Vergleich zum Vorjahr vor allem preisbedingt deutlich höheren Treibstoffkosten der signifikante Rückgang des Finanzergebnisses. Die negative Marktentwicklung des zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen bestehenden Deckungsvermögens sowie die zinssatzbedingt erhöhte Zuführung zu Pensionsrückstellungen haben zu einer deutlichen Minderung des Jahresergebnisses beigetragen.

Umsatz und Erträge

69 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2018 lag die Zahl der beförderten Fluggäste mit 69 Mio. um 6% über der des Vorjahres (Vorjahr: 65 Mio.). Das Angebot stieg um 5%; der Absatz legte um 4% zu. Die Auslastung ging in der Folge um 1 Prozentpunkt auf 81% zurück. Die Durchschnittserlöse stiegen um 2% gegenüber Vorjahr an.

Betriebliche Erträge sinken um 3%

Die Entwicklung der betrieblichen Erträge ist im Wesentlichen von einer Änderung des Bilanzierungsansatzes bei den Umsatzerlösen gekennzeichnet. Unmittelbar mit der Beförderungsleistung des Fluggasts zusammenhängende Flughafenentgelte und Gebühren wurden im Geschäftsjahr erstmals einheitlich saldiert. Dies führte zu einer Verkürzung der Gewinn- und Verlustrechnung in Höhe von 1.033 Mio. EUR. Bereinigt um diesen Saldierungseffekt sind die Umsatzerlöse um 6% auf 17.116 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 16.184 Mio. EUR). Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge um 24% auf 1.158 Mio. EUR (Vorjahr: 1.521 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf geringere Kursgewinne zurückzuführen.

Aufwendungen

Aufwendungen leicht unter Vorjahr

Die betrieblichen Aufwendungen betragen 16.482 Mio. EUR und lagen damit um 102 Mio. EUR unter denen des Vorjahres (16.584 Mio. EUR). Der Rückgang im Materialaufwand um 3% auf 10.002 Mio. EUR ist in diesem Geschäftsjahr im Wesentlichen geprägt durch die Änderung des Bilanzierungsansatzes in Form der Saldierung aller unmittelbar mit der Beförderungsleistung des Fluggasts zusammenhängenden Flughafenentgelte und Gebühren (1.033 Mio. EUR).

T064 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2018 in Mio. €	Veränderung in %	2018 in Tsd.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in Mio.	Veränderung in %	2018 in %	Veränderung in P.
Europa	5.689	-3	52.322	7	53.543	9	41.002	9	77	1
Amerika	5.178	-1	8.566	3	78.424	3	65.753	3	84	0
Asien/Pazifik	2.780	-1	4.964	2	47.141	4	39.673	3	84	-1
Nahost/Afrika	1.030	-6	3.179	0	16.905	2	13.141	1	78	-1
Gesamtverkehr	14.677	-2	69.031	6	196.013	5	159.569	4	81	-1

Gegenläufig wirkte vor allem der im Vergleich zum Vorjahr um 12 % gestiegene Treibstoffaufwand. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf eine deutliche Preissteigerung im Vergleich zum Vorjahr (29 % vor Sicherung) sowie eine größere Menge (3 %) zurückzuführen.

Die Preisentwicklung wurde durch ein im Vorjahresvergleich deutlich besseres Preissicherungsergebnis in Höhe von 416 Mio. EUR (Vorjahr: –40 Mio. EUR) teilweise kompensiert.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 9 % auf 6.653 Mio. EUR gesunken. Bereinigt um den Saldierungseffekt der passagierabhängigen Gebühren sind die Aufwendungen für bezogene Leistungen um 2 % gestiegen. Trotz Saldierung stellten die Gebühren mit 1.946 Mio. EUR weiterhin die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Sie lagen bereinigt insgesamt vor allem mengenbedingt um 4 % über dem Vorjahr. Den Anstiegen bei den Flugsicherungsgebühren (3 %) und den Abfertigungsgebühren (6 %) steht die rückläufige Entwicklung der Landegebühren um 4 % entgegen.

Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 4 % auf 1.781 Mio. EUR. Die Charteraufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 8 % auf 675 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist mit höheren Verrechnungssätzen für Flugleistungen der Regionalfluggesellschaft Lufthansa CityLine sowie mit im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Mehrflugstundenleistungen externer Anbieter zu erklären. Die Aufwendungen für Operating Leases befinden sich mit 815 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Der Beendigung von fünf Leasingverträgen mit der maltesischen Mieterbeteiligungsgesellschaft stehen Neuverträge für verschiedene von Eurowings genutzte Flugzeugmuster gegenüber.

Der Personalaufwand stieg um 11 % auf 3.134 Mio. EUR. Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Personalbestands um 3 % gegenüber dem Vorjahreswert stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter um 1 %. Die Sozialabgaben erhöhten sich ebenfalls um 1 %. Der größte Anstieg im Personalaufwand entfiel auf die Aufwendungen für die Altersversorgung, die sich von 90 Mio. EUR im Vorjahr auf 372 Mio. EUR im aktuellen Geschäftsjahr entwickelten. Der Vorjahreswert war bestimmt durch einen Entlastungseffekt aus der Umstellung der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorge für das Cockpit-Personal.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr (482 Mio. EUR) um 11 % auf 534 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ist eine Nachwirkung aus der Teilflottenübernahme von der Air Berlin-Gruppe, die 2017 erst in der zweiten Jahreshälfte zugegangen sind.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 2.812 Mio. EUR um 6 % unter dem Vorjahreswert von 2.995 Mio. EUR. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Aufwendungen aus der Fremdwäurungsbewertung.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sinkt um 362 Mio. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank im Geschäftsjahr 2018 um 32 % auf 759 Mio. EUR (Vorjahr: 1.121 Mio. EUR). Während die betrieblichen Erträge um 3 % auf 17.241 Mio. EUR zurückgingen, verminderten sich auch die betrieblichen Aufwendungen um 1 % auf 16.482 Mio. EUR. Das in Anlehnung an die Konzernergebnisgröße ermittelte Adjusted EBIT betrug im Geschäftsjahr 1.621 Mio. EUR (Vorjahr: 1.755 Mio. EUR). Wesentliche Überleitungspositionen sind Zu- und Abschreibungen auf Beteiligungsansätze sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf das Finanzanlagevermögen.

Finanzergebnis sinkt um 2.116 Mio. EUR

Das Finanzergebnis sank um 2.116 Mio. EUR auf –437 Mio. EUR (Vorjahr: 1.679 Mio. EUR). Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 942 Mio. EUR (Vorjahr: 1.845 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von –1.333 Mio. EUR (Vorjahr: –128 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –46 Mio. EUR (Vorjahr: –38 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 242 Mio. EUR (Vorjahr: 1.132 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 700 Mio. EUR (Vorjahr: 713 Mio. EUR). Der Rückgang der Ergebnisabführungen im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das Abführungsergebnis der Lufthansa Commercial Holding im Vorjahr (882 Mio. EUR) zurückzuführen. Dieses resultierte insbesondere aus der 2017 gezahlten Dividende von der Lufthansa Malta Aircraft-Leasing in Höhe von 862 Mio. EUR. Die Ergebnisse der übrigen Gesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen haben sich im Vergleich zum Vorjahr unterschiedlich entwickelt. Während sich die Ergebnisse der Eurowings GmbH (–292 Mio. EUR), der Lufthansa Technik AG (230 Mio. EUR) und der Lufthansa Aviation Training GmbH (5 Mio. EUR) gegenüber ihren Vorjahreswerten verschlechtert haben, konnten die Lufthansa Cargo AG (263 Mio. EUR), die Lufthansa CityLine GmbH (–61 Mio. EUR), die Miles & More GmbH (101 Mio. EUR) und die Delvag GmbH (12 Mio. EUR) ihre Vorjahresergebnisse teilweise deutlich übertreffen. Dem positiven Effekt aus der Dividende der Air Trust (429 Mio. EUR) bei den sonstigen Beteiligungserträgen standen rückläufige Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften gegenüber (–50 Mio. EUR). Die Crane Strategic Investment S.C.S. hat im Geschäftsjahr keine Dividende an die Deutsche Lufthansa AG ausgeschüttet.

**T065 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB**

in Mio.€	2018	2017
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14.677	15.012
Andere Betriebserlöse	1.406	1.172
Umsatzerlöse	16.083	16.184
Sonstige betriebliche Erträge	1.158	1.521
Materialaufwand	- 10.002	- 10.289
Personalaufwand	- 3.134	- 2.818
Abschreibungen	- 534	- 482
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.812	- 2.995
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	759	1.121
Beteiligungsergebnis	942	1.845
Zinsergebnis	- 1.333	- 128
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	- 46	- 38
Finanzergebnis	- 437	1.679
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	322	2.800
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 363	- 650
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	421	353
Ergebnis nach Steuern	380	2.503
Sonstige Steuern	- 41	- 48
Jahresergebnis	339	2.455
Einstellungen in die Gewinnrücklagen	-	- 1.228
Entnahmen aus den Gewinnrücklagen	41	-
Bilanzgewinn	380	1.227

Der deutliche Rückgang ist zum einen auf die weiterhin sinkende Entwicklung des für die Bewertung der Pensionsrückstellungen anzuwendenden Abzinsungszinssatzes zurückzuführen. Der in diesem Geschäftsjahr zugrunde gelegte Zinssatz betrug 3,21% (Vorjahr: 3,68%). Daraus ergab sich eine Belastung des Zinsaufwands knapp unter Vorjahr in Höhe von 719 Mio. EUR (Vorjahr: 729 Mio. EUR). Zusätzlich wirkte sich die im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufige Marktbewertung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von - 566 Mio. EUR (Vorjahr: + 733 Mio. EUR) ergebnisbelastend aus.

Die unter den übrigen Finanzposten erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen um 8 Mio. EUR über Vorjahr und betrugen 46 Mio. EUR. Sie erklären sich im Wesentlichen mit der Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Crane Strategic Investment S.C.S. in Höhe von 35 Mio. EUR.

Jahresüberschuss sinkt um 2.116 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis addieren sich auf 322 Mio. EUR (Vorjahr: 2.800 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurde der Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 363 Mio. EUR durch eine Entlastung latenter Steuern in Höhe von 421 Mio. EUR überkompensiert. Für sonstige Steuern fiel im Geschäftsjahr ein Aufwand in Höhe von 41 Mio. EUR an. Insgesamt belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2018 auf 339 Mio. EUR (Vorjahr: 2.455 Mio. EUR).

FINANZLAGE**Operativer Cashflow****Operativer Cashflow sinkt um 1.257 Mio. EUR**

Der operative Cashflow ist um 1.257 Mio. EUR auf 653 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 1.910 Mio. EUR). Die Deutsche Lufthansa AG hat im Berichtsjahr 2018 1.288 Mio. EUR (Vorjahr: 1.747 Mio. EUR) in Flugzeuge und Anzahlen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 266 Mio. EUR (Vorjahr: 180 Mio. EUR) auf Anzahlen. Die Deutsche Lufthansa AG hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2018 insgesamt 276 Mio. EUR (Vorjahr: 1.697 Mio. EUR) in verschiedene insolvenzgeschützte Fondsanlagen übertragen. Die Investitionen in das Anlagevermögen wurden durch erhaltene Dividenden und den Verkauf von zuvor gehaltenen Wertpapieren überkompensiert, sodass sich zum Bilanzstichtag ein Mittelzufluss von 162 Mio. EUR ergab. Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 424 Mio. EUR.

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme sank um 1.008 Mio. EUR oder 4% auf 27.463 Mio. EUR (Vorjahr: 28.471 Mio. EUR). Das Anlagevermögen macht 82% der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 77%).

T066 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio.€	31.12.2018	31.12.2017
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	323	326
Flugzeuge	6.429	6.043
Übrige Sachanlagen	89	101
Finanzanlagen	15.588	15.319
Anlagevermögen	22.429	21.789
Vorräte	78	67
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	601	416
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.718	2.383
Wertpapiere	-	685
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	755	763
Umlaufvermögen	3.152	4.314
Rechnungsabgrenzungsposten	31	53
Aktive latente Steuern	1.851	1.430
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	-	885
Bilanzsumme	27.463	28.471
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	1.217	1.206
Kapitalrücklage	343	263
Gewinnrücklagen	5.902	5.094
Bilanzgewinn	380	1.227
Eigenkapital	7.842	7.790
Rückstellungen	6.769	6.858
Anleihen	1.000	1.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.967	2.024
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.512	6.359
Übrige Verbindlichkeiten	4.366	4.435
Verbindlichkeiten	12.845	13.818
Rechnungsabgrenzungsposten	7	5
Bilanzsumme	27.463	28.471

Aktiva

Anlagevermögen steigt um 640 Mio. EUR

Das Anlagevermögen stieg um 640 Mio. EUR auf 22.429 Mio. EUR. Der Anstieg ist mit 386 Mio. EUR auf den Erwerb neuer Flugzeuge und auf Anzahlungen auf Fluggeräte zurückzuführen. Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 269 Mio. EUR erhöht. Dies begründet sich zum Teil mit der Einbringung von Flugzeugen in eine österreichische Leasinggesellschaft und mit einer Kapitalerhöhung an die Lufthansa Commercial Holding. Zudem erhöhten die Zuschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Air Dolomiti S.p.A. (51 Mio. EUR) und der Brussels Airlines NV/SA (13 Mio. EUR) das Finanzanlagevermögen, während die Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Crane Strategic Investment S.C.S. (35 Mio. EUR) gegenläufig auf das Finanzanlagevermögen wirkte. Der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen (1.569 Mio. EUR) standen im Geschäftsjahr 2018 Rückzahlungen in nahezu gleicher Höhe gegenüber.

Umlaufvermögen sinkt um 1.162 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen ist um 1.162 Mio. EUR auf 3.152 Mio. EUR vermindert worden (Vorjahr: 4.314 Mio. EUR). Der Rückgang resultiert zum einen aus den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 729 Mio. EUR auf 846 Mio. EUR reduziert haben. Grund für diesen Rückgang ist im Wesentlichen das im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringere Abführungsergebnis der Lufthansa Commercial Holding GmbH. Zum anderen ist im Laufe des Geschäftsjahres 2018 der vollständige Wertpapierbestand veräußert worden, was zu einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 685 Mio. EUR führte. Ein Anstieg in den sonstigen Vermögensgegenständen um 62 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf erhöhte Steuerforderungen zurückzuführen. Der Kassenbestand lag mit 755 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (763 Mio. EUR).

Aufgrund der negativen Marktentwicklung der für die Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen vorhandenen Deckungsvermögen wurde der aktive Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung zum Geschäftsjahresende aufgelöst (885 Mio. EUR).

Passiva

Eigenkapital steigt um 52 Mio. EUR

Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 52 Mio. EUR und lag zum Bilanzstichtag bei 7.842 Mio. EUR (Vorjahr: 7.790 Mio. EUR). Dem im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigeren Jahresüberschuss stand eine unterjährige Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 850 Mio. EUR gegenüber. Aufgrund der ebenfalls gesunkenen Bilanzsumme hat sich die Eigenkapitalquote um 2 Prozentpunkte auf 29% (Vorjahr: 27%) verbessert. Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang [↗ Erläuterung 11, S. 124](#).

Langfristiges Fremdkapital sinkt um 1.184 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital sank im Geschäftsjahr 2018 um 1.184 Mio. EUR auf 5.730 Mio. EUR (Vorjahr: 6.914 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Umgliederung von einer Anleihe und von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in den Kurzfristteil zurückzuführen.

Die Kombination aus Eigenkapitalanstieg und Rückgang des langfristigen Fremdkapitals führte im Ergebnis zu einem gesunkenen Anteil langfristiger Mittel an der Bilanzsumme von 49% (Vorjahr: 52%). Das Anlagevermögen ist zu 61% durch langfristige Mittel gedeckt (Vorjahr: 68%).

Nettoverschuldung steigt um 445 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung stieg im Wesentlichen aufgrund der unterjährigen Veräußerung der Wertpapierbestände um 445 Mio. EUR auf 3.553 Mio. EUR (Vorjahr: 3.108 Mio. EUR).

WEITERE ANGABEN

Risikobericht

Die Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die Geschäftsentwicklung des im Konzernabschluss dargestellten Geschäftsfelds Network Airlines. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. [↗ Geschäftsfeld Network Airlines, S. 41 ff.](#)

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa German Airlines.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im [↗ Prognosebericht, S. 75 ff.](#)

KONZERN- ABSCHLUSS

- 100 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 101 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 102 Konzernbilanz
- 104 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 105 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 106 Konzernanhang
 - 106 Allgemeine Angaben
 - 121 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 127 Erläuterungen zur Konzernbilanz
 - 127 Aktiva
 - 140 Passiva
 - 157 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
 - 162 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 164 Sonstige Erläuterungen
 - 179 Zusammensetzung des Konzerns
- 185 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 186 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 194 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
- 202 Übrige Anteile

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2018

T067 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2018	2017 ¹⁾
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	28.103	28.399
Andere Betriebserlöse	4	7.741	7.180
Umsatzerlöse		35.844	35.579
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	531	438
Sonstige betriebliche Erträge ²⁾	6	1.818	2.276
Materialaufwand	7	-18.669	-19.028
Personalaufwand	8	-8.811	-8.172
Abschreibungen ³⁾	9	-2.205	-2.382
Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁴⁾	10	-5.708	-5.571
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		2.800	3.140
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	114	118
Übriges Beteiligungsergebnis	11	60	39
Zinserträge	12	68	178
Zinsaufwendungen	12	-212	-373
Übrige Finanzposten	13	-46	56
Finanzergebnis		-16	18
Ergebnis vor Ertragsteuern		2.784	3.158
Ertragsteuern	14	-588	-784
Ergebnis nach Ertragsteuern		2.196	2.374
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-33	-34
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		2.163	2.340
„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	15	4,58	4,98

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Darin enthalten 61 Mio. EUR (Vorjahr: 46 Mio. EUR) aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 13 Mio. EUR (Vorjahr: 83 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf Forderungen.

⁴⁾ Darin enthalten 100 Mio. EUR (Vorjahr: 98 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr 2018

T068 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	2018	2017 ¹⁾
Ergebnis nach Ertragsteuern	2.196	2.374
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	124	-406
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-10	21
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	434	-546
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	-90	13
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-2	3
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	1	-3
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-87	137
	370	-781
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-974	1.186
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	5	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	117	-136
	-852	1.050
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	-482	269
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	1.714	2.643
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-34	-34
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	1.680	2.609

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2018

T069 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017 ¹⁾	01.01.2017 ¹⁾
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ²⁾	16	1.381	1.343	1.265
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	17	512	492	472
Flugzeuge und Reservetriebwerke	18 20	16.776	15.333	14.189
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile		2.133	1.758	1.604
Übriges Sachanlagevermögen	19 20	2.221	2.186	2.199
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	21	650	585	516
Übrige Beteiligungen	22 44	246	221	212
Langfristige Wertpapiere	22 44	41	32	23
Ausleihungen und Forderungen	23 44	512	475	513
Derivative Finanzinstrumente	44	828	642	1.474
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	27	118	9	11
Effektive Ertragsteuerforderungen		10	12	4
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14	2.131	1.661	1.547
Langfristige Vermögenswerte		27.559	24.749	24.029
Vorräte	24	968	907	816
Vertragsvermögenswerte ³⁾	25	234	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	26 44	5.576	5.313	4.570
Derivative Finanzinstrumente	44	357	600	534
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	27	217	197	167
Effektive Ertragsteuerforderungen		58	58	37
Wertpapiere	28 44	1.735	2.551	2.681
Bankguthaben und Kassenbestände	29 44	1.500	1.397	1.256
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	30	9	6	132
Kurzfristige Vermögenswerte		10.654	11.029	10.193
Bilanzsumme		38.213	35.778	34.222

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

³⁾ Ausweis erfolgt erstmals separat ab Geschäftsjahr 2018 gemäß IFRS 15.

T070 KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017 ¹⁾	01.01.2017 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	31	1.217	1.206	1.200
Kapitalrücklage	32	343	263	222
Gewinnrücklagen	32	4.555	3.724	2.908
Übrige neutrale Rücklagen	32	1.185	1.474	2.255
Konzernergebnis		2.163	2.340	-
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		9.463	9.007	6.585
Minderheitenanteile		110	103	89
Eigenkapital		9.573	9.110	6.674
Pensionsrückstellungen	33	5.865	5.116	8.364
Sonstige Rückstellungen	34	537	601	503
Finanzschulden	35 44	5.008	6.142	5.811
Vertragsverbindlichkeiten ²⁾	36	22	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	37	137	243	124
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	38	51	1.289	1.246
Derivative Finanzinstrumente	44	222	190	54
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	583	449	437
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		12.425	14.030	16.539
Sonstige Rückstellungen	34	925	990	1.066
Finanzschulden	35 44	1.677	672	764
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	40 44	5.764	5.249	4.689
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	39	3.969	3.773	3.040
Übrige Vertragsverbindlichkeiten ²⁾	39	2.316	-	-
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	41	388	992	875
Derivative Finanzinstrumente	44	393	124	185
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		783	838	390
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		16.215	12.638	11.009
Bilanzsumme		38.213	35.778	34.222

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Ausweis erfolgt erstmals separat ab Geschäftsjahr 2018 gemäß IFRS 15.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2018

T071 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio.€												
Stand am 31.12.2016	1.200	222	1.081	670	236	326	2.313	1.549	1.776	7.060	89	7.149
Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	-475	-	-475	-	-475
Restatement IFRS 9	-	-	-58	-	-	-	-58	58	-	-	-	-
Angepasster Stand am 31.12.2016	1.200	222	1.023	670	236	326	2.255	1.132	1.776	6.585	89	6.674
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	6	41	-	-	-	-	-	-	-	47	1	48
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.542	-1.542	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-234	-234	-21	-255
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	2.340	2.340	34	2.374
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-375	-406	-	-	-781	1.050	-	269	-	269
Stand am 31.12.2017	1.206	263	648	264	236	326	1.474	3.724	2.340	9.007	103	9.110
Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Restatement IFRS 9	-	-	-43	-	-	-	-43	35	-	-8	-	-8
Restatement IFRS 15	-	-	-	-	-	-	-	-310	-	-310	-	-310
Angepasster Stand am 31.12.2017	1.206	263	605	264	236	326	1.431	3.449	2.340	8.689	103	8.792
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	11	80	-	-	-	-	-	-	-	91	1	92
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.963	-1.963	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-377	-377	-28	-405
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	2.163	2.163	33	2.196
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	252	124	-	-2	374	-857	-	-483	1	-482
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-620	-	-	-	-620	-	-	-620	1	-620
Stand am 31.12.2018	1.217	343	237	388	236	324	1.185	4.555	2.163	9.463	110	9.573

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2018

T072 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2018	2017 ¹⁾
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		1.218	1.138
Ergebnis vor Ertragsteuern		2.784	3.158
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)		2.178	2.300
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		23	39
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6 10	-34	-37
Beteiligungsergebnis	11	-174	-157
Zinsergebnis	12	144	195
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern		-670	-385
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge		-276	-705
Veränderung Trade Working Capital		410	259
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		-276	701
Operativer Cashflow		4.109	5.368
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	16 17 18 19	-3.709	-3.338
Investitionen in Finanzanlagen	22 23	-48	-136
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen		-388	-210
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		2	7
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen		4	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	21 22 44	-48	-55
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	48	-12	191
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		146	142
Zinseinnahmen ²⁾		51	61
Erhaltene Dividenden		143	87
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit		-3.859	-3.251
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-3.289	-2.660
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		3.879	905
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		-3.269	-5.006
Kapitalerhöhung	31 32	-	-
Transaktionen durch Minderheiten		1	1
Aufnahme Finanzschulden		987	1.106
Rückführung Finanzschulden		-1.196	-967
Gewinnausschüttung		-349	-232
Zinsausgaben		-69	-153
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-626	-245
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		214	117
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		2	-37
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.³⁾	29	1.434	1.218
Wertpapiere	28	1.735	2.551
Flüssige Mittel		3.169	3.769
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		-600	-50

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Einzahlungen aus Zinssicherungsgeschäften (152 Mio. EUR) werden ab 2018 mit den korrespondierenden Zinszahlungen saldiert. Der Vorjahreswert (136 Mio. EUR) wurde angepasst.

³⁾ Die Abweichung zu den in der Bilanz ausgewiesenen Bankguthaben und Kassenbeständen ergibt sich aus Termingeldern mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 66 Mio. EUR (Vorjahr: 179 Mio. EUR).

Konzernanhang

Deutsche Lufthansa AG 2018

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2018 in fünf Geschäftsfeldern organisiert waren: Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik und Catering.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionären im Internet unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315e 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 Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue oder geänderte Standards erforderlichen Änderungen und der Aktivierung von Aufwendungen für die Triebwerksüberholung, siehe unter [Erläuterung 2, S. 106 ff.](#), beibehalten worden.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG stellte den Konzernabschluss 2018 am 5. März 2019 auf. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat den vorliegenden Konzernabschluss in seiner Sitzung am 13. März 2019 geprüft und gebilligt und damit zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

ERSTMALS IM GESCHÄFTSJAHR ANZUWENDENDE INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

T073 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHR 2018)

IFRS 9, Finanzinstrumente
IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden
Klarstellungen zu IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden
Änderungen an IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung
Änderungen an IFRS 4, Versicherungsverträge
Änderungen an IAS 40, Übertragung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien
IFRIC 22, Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014 – 2016, für Änderungen an IFRS 1, Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards, und IAS 28, Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Die ab dem 1. Januar 2018 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen, insbesondere IFRS 9, Finanzinstrumente, und IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden, hatten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und werden im Folgenden dargestellt. Die erstmalige Anwendung aller anderen aufgeführten geänderten Rechnungslegungsvorschriften hatte keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

IFRS 9

Die Lufthansa Group hat im Einklang mit den Übergangsvorschriften des IFRS 9, Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen mit Optionen, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet und die Übergangseffekte kumulativ zum 1. Januar 2018 in den Gewinnrücklagen erfasst. Die Änderungen für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen mit Optionen wurden retrospektiv eingeführt und die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

Im Bereich der Phase I („Klassifizierung“) ergibt sich durch den Übergang von Aktienpositionen im Wertpapierbereich von der IAS 39-Kategorie „Available for Sale“ (AfS) zur IFRS 9-Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value“ lediglich eine

Verschiebung innerhalb der Rücklagen zwischen kumulierter Marktbewertungsrücklage und Gewinnrücklage. Daneben werden Aktienpositionen mit einer kumulierten Marktbewertungsrücklage von 12 Mio. EUR umgewidmet von AfS zu erfolgsneutral zum Fair Value (ohne Recycling).

Gehaltene Fremdkapitalinstrumente werden in der Regel weiterhin erfolgsneutral zum Fair Value klassifiziert. Für Ausleihungen und Forderungen ergeben sich aus der Phase I ebenfalls keine Umstellungseffekte, diese werden weiterhin zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Im Rahmen der Phase II („Wertminderungsvorschriften“) entsteht durch die Erstanwendung des Expected Loss Model nach IFRS 9 ein zusätzlicher Wertminderungsbedarf für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der zum 1. Januar 2018 erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wird. Die ergebniswirksamen Effekte hieraus waren zum 31. Dezember 2018 nicht materiell.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungsgeschäfte wendet der Konzern den Komponentenansatz an, mit Rohöl als designierter Komponente und einem regelmäßigen Rebalancing. Dies führt zu einer Reduzierung der Volatilität in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Marktwertänderungen von Derivaten. Die Lufthansa Group setzt für das Treibstoff-Hedging Optionen als Sicherungsinstrumente ein, wobei der innere Wert der Option als Sicherungsinstrument in einem Cashflow Hedge designiert wird. Mit IFRS 9 werden Zeitwertänderungen der Optionen als Cost of Hedging erfasst und ebenfalls erfolgsneutral im Eigenkapital bilanziert. Durch die retrospektive Anwendung der erfolgsneutralen Bilanzierung von Zeitwerten von Optionen wurden zum 1. Januar 2017 die bisher erfolgswirksam erfassten Zeitwertänderungen innerhalb des Eigenkapitals in die Marktbewertungsrücklage umgewidmet, ebenso wie die Änderung der Zeitwerte von Optionen im Geschäftsjahr 2017, die retrospektiv aus den Gewinnrücklagen in die Marktbewertungsrücklage als Cost of Hedging umgebucht wurde. Die Vergleichsangaben und Ergebnisse für 2017 sind in der Berichterstattung entsprechend angepasst.

Im Bereich der Devisensicherung mit Forwardkontrakten wendet die Lufthansa Group ab dem 1. Januar 2018 die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponente eines Forwardkontrakts als Sicherungsinstrument designiert. Die weiteren Komponenten des Forwards, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden in einer separaten Position in der Marktbewertungsrücklage, dem Cost of Hedging, erfasst. Hieraus ergeben sich keine materiellen Auswirkungen auf Bilanz, GuV und Gesamtergebnisrechnung.

Detaillierte Informationen sind dem entsprechenden Kapitel im Anhang zu entnehmen. ➤ Erläuterung 44, S. 164 ff.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Umstellungseffekte aus der Erstanwendung von IFRS 9 zusammen.

T074 AUSWIRKUNGEN RESTATEMENT AUS IFRS 9-UMSTELLUNGEN

		01.01.2017		
in Mio. €		berichtet	angepasst	Abweichung
Bilanz				
	Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge – Folgebewertung Hedges – Cost of Hedging	-	-76	-76
	Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-337	-319	18
	Gewinnrücklagen	1.549	1.607	58
		31.12.2017		
in Mio. €		berichtet	angepasst	Abweichung
Bilanz				
	Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge – Folgebewertung Hedges – Cost of Hedging	-	16	16
	Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	137	134	-3
Gewinn- und Verlustrechnung				
	Ergebnis vor Ertragsteuern	3.187	3.171	-16
	Ertragsteuern	-789	-786	3
	Ergebnis nach Ertragsteuern	2.398	2.385	-13
	Ergebnis je Aktie in €	5,00	5,00	-
Konzern-Kapitalflussrechnung				
	Ergebnis vor Ertragsteuern	3.187	3.171	-16
	Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-721	-705	16
	Operativer Cashflow	5.035	5.035	-
		01.01.2018		
in Mio. €		berichtet	angepasst	Abweichung
Bilanz				
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.283	5.273	-10
	Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge – Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	62	19	-43
	Gewinnrücklagen	4.141	4.174	33
	davon Reklassifizierung Eigenkapitalinstrumente zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-	43	43
	davon erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-10	-10
	Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	137	139	2

IFRS 15

Auf Basis der modifizierten retrospektiven Methode wurden die Umstellungseffekte zum 1. Januar 2018 kumulativ in den Gewinnrücklagen erfasst. Infolgedessen wurden die Vergleichsinformationen für 2017 nicht angepasst. Darüber hinaus wurden die Angabepflichten nach IFRS 15 im Allgemeinen nicht auf Vergleichsinformationen angewendet. Die folgende Tabelle fasst die Anpassungseffekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 auf die Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2018 zusammen:

T075 GEWINNRÜCKLAGEN

in Mio. €	Auswirkungen der Anwendung von IFRS 15 zum 1. Januar 2018
Verschiebung Realisationszeitpunkt Gebühren	29
Meilenprogramm	385
Steuern	-104
Auswirkungen zum 1. Januar 2018	310

IFRS 15 hat zu einer Verschiebung des Realisationszeitpunkts für bestimmte Nebenerlöse (insbesondere Umbuchungsgebühren) vom Transaktions- zum Ausnutzungszeitpunkt geführt. Auch für die Bilanzierung des Meilenverfalls aus dem Meilenprogramm wirkt sich die Verschiebung des Realisationszeitpunkts aus. Dieser wird nicht mehr direkt im Jahr der Ansammlung erfolgswirksam erfasst, sondern raterlich realisiert. Weiterhin beinhaltet der Betrag Anpassungsbuchungen aus der Einführung eines neu konzipierten Datenmodells für den gesamten Meilenbestand im Zusammenhang mit der Einführung von IFRS 15.

Bilanziell sind nunmehr nicht vollständig erfüllte Vertragspositionen als Vertragsvermögenswerte beziehungsweise -verbindlichkeiten (jeweils kurz- und langfristig) auszuweisen.

Die Verpflichtungen aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten werden weiterhin separat ausgewiesen. Unter den kurzfristigen übrigen Vertragsverbindlichkeiten werden ab dem 1. Januar 2018 insbesondere die Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen erfasst. Diese sind bisher unter den nicht finanziellen Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten (lang- und kurzfristig) ausgewiesen worden. Da der Zeitpunkt der Erfüllung dieser Verpflichtungen nicht in der Verfügungsmacht der Gesellschaft steht, werden sie gemäß IFRS 15 vollständig als kurzfristig erfasst. Daneben wurde der kurzfristige Anteil der Kundenbindungsprogramme, der vorher unter erhaltenen Anzahlungen und passiven Rechnungsabgrenzungsposten erfasst wurde, in die übrigen Vertragsverbindlichkeiten umgegliedert. Ausgewiesen wurden des Weiteren Verpflichtungen aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen. Hier erfolgte eine Umgliederung von den erhaltenen Anzahlungen und sonstigen Rückstellungen in die übrigen Vertragsverbindlichkeiten.

Seit 2018 werden im Bereich der Ticketerlöse die vereinnahmten Flughafenentgelte mit den korrespondierenden Flughafenabrechnungen nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dieses Vorgehen führte zum 31. Dezember 2018 zu einer Reduktion der Umsatzerlöse und Aufwendungen in Höhe von 2.257 Mio. EUR. Darüber hinaus ergaben sich keine materiellen Unterschiede zwischen dem Umsatzausweis nach IFRS 15 und dem Ausweis nach IAS 11 beziehungsweise IAS 18. Im Zusammenhang mit IFRS 15 ist auch eine Umgliederung von bisher in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesenen Erträgen aus Schulungen und aus Reisemanagement in die Umsatzerlöse vorgenommen worden. Dieser Effekt führte zum 31. Dezember 2018 zu einer Erhöhung der Umsatzerlöse in Höhe von 359 Mio. EUR. Im Vorjahreszeitraum wurden 342 Mio. EUR unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die nachstehenden Tabellen fassen die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 auf die betroffenen Posten der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2018 zusammen.

T076 ÜBERLEITUNG VON IFRS 15 AUF IAS 11/18 – BILANZ

in Mio. €	31.12.2018 wie berichtet	Anpassungen	31.12.2018 IAS 11/18
Vertragsvermögenswerte	234	-234	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	5.576	234	5.810
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	2.131	104	2.235
Gewinnrücklagen	4.555	317	4.872
Sonstige Rückstellungen (langfristig)	537	22	559
Vertragsverbindlichkeiten (langfristig)	22	-22	-
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten (langfristig) und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	51	1.238	1.289
Sonstige Rückstellungen (kurzfristig)	925	59	984
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5.764	20	5.784
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (kurzfristig)	3.969	-19	3.950
Übrige Vertragsverbindlichkeiten (kurzfristig)	2.316	-2.316	-
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)	388	597	985
Bilanzsumme	38.213		38.317

T077 ÜBERLEITUNG VON IFRS 15 AUF IAS 11/18 – GUV

in Mio. €	31.12.2018 wie berichtet	Anpas- sungen	31.12.2018 IAS 11/18
Umsatzerlöse	35.844	1.898	37.742
Erlöse aus Verkehrsleistungen	28.103	2.257	30.360
Andere Betriebserlöse	7.741	-359	7.382
Sonstige betriebliche Erträge	1.818	359	2.177
Materialaufwand	-18.669	-2.257	-20.926

Detaillierte Informationen sind den entsprechenden Kapiteln im Anhang zu entnehmen. ➤ Erläuterungen 3 und 4, S. 121 f.

VERÖFFENTLICHTE, ABER NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEnde INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits durch die Europäische Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2018 anzuwenden:

T078 IFRS-VERLAUTBARUNG (DURCH EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
IFRS 16, Leasingverhältnisse	01.01.2019
IFRIC 23, Unsicherheit zur ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019
Änderungen an IAS 28, Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	01.01.2019
Änderungen an IFRS 9, Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019

IFRS 16, Leasingverhältnisse, ist verpflichtend ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Bisher sind die Zahlungsverpflichtungen für Operating-Leasingverhältnisse lediglich im Anhang anzugeben. Künftig sind die aus diesen Leasingverhältnissen resultierenden Rechte und Verpflichtungen als Vermögenswert (Nutzungsrecht am Leasinggegenstand) und Schuld (Leasingverbindlichkeit) verpflichtend in der Bilanz anzusetzen. Die Lufthansa Group wird den Standard modifiziert rückwirkend einführen. Bei dieser Einführungsmethode sind die Vorjahresvergleichszahlen nicht anzupassen, Umstellungseffekte sind demzufolge grundsätzlich als Anpassung der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 darzustellen. Außerdem wird die Lufthansa Group die Nutzungsrechte auf Basis der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten zum Erstanwendungszeitpunkt erfassen und nicht in Höhe der fortgeführten Buchwerte der Leasingverbindlichkeiten zu Vertragsbeginn, sodass sich aus IFRS 16 keine Eigenkapitaleffekte zum 1. Januar 2019 ergeben werden. Kurz laufende Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von unter zwölf Monaten (und ohne Kaufoption) sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasing-

vertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden nicht bilanziert werden. Gleiches gilt für Verträge, die zum Erstanwendungszeitpunkt nur noch eine Restlaufzeit von unter einem Jahr haben werden.

Auf Basis der zum Stichtag abgeschlossenen Verträge erwartet der Konzern eine Erhöhung der Bilanzsumme um ca. 2,0 Mrd. EUR. Zusätzlich werden derzeit wesentliche Verträge verhandelt, die bei Abschluss zu weiteren Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 0,4 Mrd. EUR führen werden, sodass sich die Bilanzsumme nach derzeitigem Stand um insgesamt 2,4 Mrd. EUR erhöhen würde. Bezogen auf die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2018 würde sich aus der IFRS 16-Erstanwendung eine Verringerung der Eigenkapitalquote um ca. 1,5 Prozentpunkte ergeben.

In der Gewinn- und Verlustrechnung wird der Aufwand aus Operating Lease-Verhältnissen bislang unter den Posten Materialaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen dargestellt. Das derzeitige Volumen aus Operating Lease-Verträgen ist unter ➤ Erläuterung 20, S. 134 ff., dargestellt.

Ab 2019 werden stattdessen zusätzliche Abschreibungen auf das Nutzungsrecht von voraussichtlich rund 360 Mio. EUR sowie Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeit von rund 50 Mio. EUR ausgewiesen. Diese Änderungen im Ausweis werden voraussichtlich zu einem Effekt von rund 25 Mio. EUR auf das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) führen.

Aus der geänderten Darstellung der Leasingaufwendungen aus Operating Lease-Verhältnissen wird sich zudem eine Verschiebung zwischen dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zugunsten des Cashflows aus der operativen Geschäftstätigkeit ergeben, da die Leasingzahlungen nicht mehr den operativen Cashflow belasten, sondern als Zins- und Tilgungszahlungen im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit gezeigt werden. Dieser Effekt wird 2019 rund 385 Mio. EUR betragen.

Die Lufthansa Group hat sich dazu entschieden, die Nutzungsrechte als Teil des Sachanlagevermögens und die Leasingverbindlichkeiten als sonstige Verbindlichkeiten in der Bilanz auszuweisen. Zugehörige Detailangaben werden ab 2019 in einer gesonderten Anhangangabe dargestellt.

Im Juni 2017 wurde **IFRIC 23, Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung**, vom IASB herausgegeben. IFRIC 23 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Interpretation ergänzt die Vorschriften des IAS 12 zur Bilanzierung von tatsächlichen und latenten Steuern hinsichtlich der Berücksichtigung von Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung von Sachverhalten und Transaktionen durch die Finanzbehörden oder die Finanzgerichtsbarkeit.

Die Lufthansa Group hat Forderungen gegenüber Finanzbehörden bilanziell erst erfasst, wenn ein Zufluss so gut wie sicher eingestuft wurde. Mit Umstellung auf IFRIC 23 werden die Forderungen bereits erfasst, wenn ein Zufluss als wahrscheinlich gilt. Die Lufthansa Group erwartet mit der Einführung von IFRIC 23 einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag als Umstellungseffekt in den Gewinnrücklagen.

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2018 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

**T079 IFRS-VERLAUTBARUNG
(BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)**

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2015 – 2017	01.01.2019
Änderungen an IAS 19, Planänderungen, -kürzungen und Abgeltungen	01.01.2019
Änderungen an dem Rahmenkonzept	01.01.2020
Änderungen an IFRS 3, Unternehmenszusammenschlüsse	01.01.2020
Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition Wesentlichkeit	01.01.2020
IFRS 17, Versicherungsverträge	01.01.2021

Die in der vorstehenden Tabelle genannten neuen oder geänderten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Der Konzern hat keine der genannten neuen oder geänderten Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Die Anwendung der genannten Standards und Interpretationen erfolgt bei unterjährigen Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden für die Erstellung ihrer Jahresabschlüsse einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze an.

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 jedoch fortlaufend überprüft und basieren entweder auf historischen Erfahrungen und/oder auf Erwartungen über das Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen. Schätzungen und Annahmen, die bei der Ermittlung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden eine wesentliche Rolle spielen, werden im Rahmen der folgenden Beschreibung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wesentlicher Bilanzpositionen erläutert.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet; in den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird hierauf gesondert hingewiesen.

Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen Standards erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden in gleicher Weise angepasst, als seien die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung realisiert.

Passagiertransport und Nebenleistungen

Die Lufthansa Group verkauft alle Flugtickets und damit verbundene Nebenleistungen im Wesentlichen über Agenten, ihre eigenen Internetseiten oder andere Fluggesellschaften im Rahmen des Interlining. Die Zahlungen werden von der Lufthansa Group über Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder andere Fluggesellschaften im Regelfall vor der entsprechenden Leistungserbringung vereinnahmt. Forderungen aus der Veräußerung von Flugtickets und Nebenleistungen sind ausschließlich Beträge, die von Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder anderen Fluggesellschaften zu zahlen sind.

Der Konzern erfasst zunächst alle Ticketverkäufe als Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die mit der Einführung von IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Aufgrund von Tarifbedingungen ist je nach gewähltem Tarif eine Bandbreite von Erstattungsmöglichkeiten für noch nicht erbrachte Leistungen für die Vertragsverbindlichkeit vorgesehen. Die Verbindlichkeiten beinhalten sowohl die abgegrenzten Einnahmen für zukünftige Flüge und Nebenleistungen, die bei dem jeweiligen Ausflug als Umsatz realisiert werden, als auch die Verbindlichkeiten aus Prämienmeilen, die dem Kunden bei dem jeweiligen Ausflug gutgeschrieben werden. Die Lufthansa Group allokiert den Transaktionspreis auf alle in einem Flugticket identifizierten Leistungsverpflichtungen auf Basis der Einzelveräußerungspreise. Die Einzelveräußerungspreise für Flugsegmente werden anhand des IATA-Verfahrens bestimmt. Eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente erfolgt durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung, die der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15 entspricht. Die Einzelveräußerungspreise für Nebenleistungen, die nicht im Flugtarif enthalten sind, sind direkt beobachtbare Preise im Sinne des IFRS 15. Durchschnittlich dauert es 2,5 Monate, bis ein Flugkupon realisiert werden kann.

Die Lufthansa Group reduziert die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und realisiert Umsatzerlöse für jedes Flugsegment (einschließlich der damit verbundenen Nebenleistungen) zum Zeitpunkt des entsprechenden Ausflugs. Für Flugscheine, die mehr als ein Flugsegment beinhalten, hat die Lufthansa Group jedes Flugsegment als eine gesondert abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert, da jedes Flugsegment eigenständig und im Vertragskontext abgrenzbar ist.

Beim Interlining wird der Kunde für ein (oder mehrere) Flugsegmente von einer anderen Fluggesellschaft befördert. Sobald Dritte an der Erbringung der Dienstleistung beteiligt sind, ist eine Unterscheidung zwischen Auftraggeber und Vermittler vorzunehmen. Ist Lufthansa als Auftraggeber tätig, dann werden die Umsatzerlöse in Höhe des Bruttobetrags erfasst. Agiert Lufthansa als Vermittler, wird hingegen auf den Nettobetrag abgestellt. Der Transaktionspreis für diese spezifische Dienstleistung ist auf die Höhe der zu erhaltenden Provision begrenzt. Die Leistungsverpflichtung wird zum Zeitpunkt des Ausflugs des jeweiligen Flugsegments erfüllt.

Die Lufthansa Group erwartet grundsätzlich nicht, dass sie Anspruch auf einen Betrag aus der Nichtinanspruchnahme von Flugdokumenten haben wird (oder dieser Anspruch wesentlich ist), und antizipiert aus diesem Grund den möglichen Nichtausflug eines Segments nicht. Vielmehr wird der erwartete Betrag aus der Nichtinanspruchnahme von

Flugdokumenten als Umsatz nur dann erfasst, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Passagiere (nach Portfolien) ihre restlichen Rechte ausüben, gering ist, spätestens, wenn der Verfall der Flugdokumente sicher und bekannt ist. Diese Bilanzierungspraxis wurde durch die Implementierung von IFRS 15 nicht geändert.

Logistik

Die Lufthansa Cargo vermarktet die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines und betreibt eine Flotte aus Frachtflugzeugen. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Dem Endkunden fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung zu, gleichzeitig nutzt er die Leistung, während diese mit jeder Beförderungsstrecke erbracht wird. In diesem Fall erlangt der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. Dem Kunden fließt mit der Erfüllung einer jeden Beförderungsstrecke der Nutzen der Dienstleistung zu. Die entsprechenden Frachterlöse werden daher beim Ausflug jeder einzelnen Frachtstrecke in Höhe der Prorate-Werte realisiert.

Lufthansa Cargo erhält die Gegenleistung für ihre Leistungserbringung üblicherweise nach Durchführung der Beförderung.

Technik

Als eigenständige abgrenzbare Leistungsverpflichtungen wurden im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen die Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen identifiziert, welche zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtungen wird einerseits der Anteil der erbrachten Leistungen im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Kundenauftrags, andererseits der Gewinn des gesamten Auftrags geschätzt, sodass hier eine inputorientierte Fortschrittmessung erfolgt. Infolgedessen kommt es zum Ausweis von Vertragsvermögenswerten und auch von Vertragsverbindlichkeiten.

Der Zugriff auf den Ersatzteil- und Gerätepool der Lufthansa Technik stellt eine weitere wesentliche Leistungsverpflichtung dar, welche in Abhängigkeit vom vereinbarten Vertragsmodell entweder zeitraum- oder zeitpunktbezogen realisiert wird.

Teilweise ist es bei den Verträgen im Bereich Technik erforderlich, eigenständig abgrenzbare Dienstleistungen nicht als jeweils einzelne Leistungsverpflichtungen, sondern als eine Reihe gemäß IFRS 15.22 (b) zu bilanzieren. Außerdem beinhaltet ein Teil der Verträge Bereitschaftsverpflichtungen, welche zu einer zeitraumbezogenen Umsatzrealisierung führen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Vergütung in Form einer Pauschale je Flugstunde erfolgt. Bei diesen erfolgt die Fortschrittsmessung überwiegend auf Basis der dem Kunden monatlich in Rechnung gestellten Beträge. Die Erlösrealisierung bei den Versorgungsverträgen erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, welche jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.

Catering

Die LSG Group bietet Produkte und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Zum Bordservice gehören Catering, Bordverkauf und Bordunterhaltungsprogramme, Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik sowie Beratungsleistungen und das Betreiben von Lounges.

In Bezug auf die Umsatzerlöse ist das Airline-Catering das Hauptgeschäft der LSG Group. Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette wurden beim Airline-Catering im Wesentlichen die Zubereitung von Mahlzeiten sowie die mit dem Catering verbundene Logistik als eigenständige abgrenzbare Leistungsverpflichtungen identifiziert. Die Erfüllung der Leistungsverpflichtung Zubereitung von Mahlzeiten erfolgt in der Regel zu dem Zeitpunkt der Lieferung der Mahlzeiten an den Kunden. Die Leistungsverpflichtung Catering-Logistik wird über den Zeitraum zwischen dem Transport der Mahlzeiten zum Flughafen und der Entsorgung der Abfälle erfüllt, je nachdem welche Dienstleistungen der Kunde beauftragt hat. Für die zeitraumbezogenen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Fortschrittsmessung outputbasiert im Sinne des IFRS 15.B15 in Verbindung mit IFRS 15.B16.

Die Abrechnung und die Zahlung im Bereich Catering erfolgen im Wesentlichen ein bis zwei Monate nach der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen. Daher ergeben sich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, aber keine wesentlichen Vertragsverbindlichkeiten beziehungsweise -vermögenswerte aus den Catering-Verträgen.

Bei der Bestimmung des Transaktionspreises sind im Catering-Geschäft variable Gegenleistungen (beispielsweise Volumentarabatte) zu berücksichtigen. Die Mehrheit der variablen Gegenleistungen wird mit der Erwartungsmethode auf der Basis von historischen Werten sowie aktuellen Entwicklungen geschätzt. Die LSG Group aktualisiert am Ende jeder Berichtsperiode den geschätzten Transaktionspreis und bilanziert die sich daraus ergebenden Änderungen gemäß IFRS 15.87 – 90.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet beziehungsweise bei belastenden Verträgen im Zeitpunkt der Feststellung.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen des Konzerns aus Verträgen mit Kunden erfolgen in den [Erläuterungen 3 und 4, S. 121 f.](#)

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 Erwerbzeitpunkt 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. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen Minderheitenanteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf Wertminderung geprüft. Die 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 „zahlungsmittelgenerierenden Einheit“ (CGU). Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2018 verwendeten Prämissen → **Erläuterung 16, S. 127 ff.**

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abbeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

Abweichend von den beschriebenen Grundsätzen werden Konzernunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns unwesentlich ist, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten abzüglich etwaiger Wertminderungen im Konzernabschluss erfasst.

Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden in der jeweiligen funktionalen Währung aufgestellt und vor der Konsolidierung 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. Sich ergebende Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst und erst bei Verlust der Kontrolle beziehungsweise Abgang der Beteiligung erfolgswirksam gebucht.

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 funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus Vermögenswerten und Verpflichtungen, deren Basis eine von der funktionalen Währung der Gesellschaft abweichende Währung ist. Kursdifferenzen hieraus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen (Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Kursverluste) enthalten.

Umrechnungsdifferenzen bei Posten, deren Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden, werden ebenfalls erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

T080 WECHSELKURSE

	2018		2017	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,61536	0,63223	0,64984	0,67792
CAD	0,64094	0,65241	0,66404	0,68083
CHF	0,88776	0,86633	0,85440	0,90106
CNY	0,12708	0,12787	0,12774	0,13050
GBP	1,11000	1,13057	1,12499	1,13930
HKD	0,11163	0,10771	0,10648	0,11318
INR	0,01250	0,01235	0,01303	0,01356
JPY	0,00792	0,00767	0,00739	0,00788
KRW	0,00078	0,00077	0,00078	0,00078
NOK	0,10014	0,10426	0,10161	0,10740
PLN	0,23234	0,23463	0,23952	0,23505
SEK	0,09747	0,09727	0,10170	0,10382
USD	0,87409	0,84415	0,83184	0,88200

Für zwei konsolidierte Gesellschaften in Venezuela und Argentinien wurden die Vorschriften des IAS 29, Rechnungslegung in Hochinflationländern, angewendet. Gewinne und Verluste aus der Inflationsanpassung der Buchwerte nicht monetärer Vermögenswerte und Schulden und der Gewinn- und Verlustpositionen waren nicht wesentlich und wurden im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, konzerninterne Rückstellungen ergebniswirksam aufgelöst. Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit internen Weiterveräußerungen von Fluggerät und Wartungsereignissen – 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)

Erworben immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen dem Konzern wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer (im Wesentlichen Marken und erworbene handelbare Start- und Landrechte) 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 Anschaffungsbeziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung von Kauf oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systeme repariert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (wie zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen.

Aufgrund der stärker ausgeprägten Investitionszyklen bei Flugzeugen und auf Basis von nunmehr besseren zur Verfügung stehenden Datenanalysen im Bereich der Triebwerkswartungsprozesse werden mit Beginn des Geschäftsjahres 2018 große Triebwerksüberholungen ebenfalls als separate Komponenten mit einer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer von sechs Jahren geführt. Aufwendungen aus Triebwerksgrößüberholungen, die während der Nutzung von Flugzeugen anfallen, werden korrespondierend aktiviert und abgeschrieben. Aus dieser Änderung ergibt sich durch die im Zeitverlauf weniger stark schwankenden Ergebnisauswirkungen aus den Aufwendungen für Wartungsarbeiten eine verbesserte Darstellung der Vermögens- und Ertragslage.

Entsprechend den Regelungen des IAS 8 wurden die Auswirkungen aus dieser Änderung der Bilanzierungsmethode retrospektiv angewendet und folglich die Vorjahresvergleichszahlen angepasst. In der nachfolgenden Tabelle sind die Auswirkungen der Anpassung auf die betroffenen Zeilen der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung und der Kapitalflussrechnung dargestellt:

T081 AUSWIRKUNGEN RESTATEMENT AKTIVIERUNG TRIEBWERKSWARTUNGSEREIGNISSE 2017

in Mio. €	01.01.2017		
	berichtet	angepasst	Abweichung
Bilanz			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	14.798	14.189	- 609
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1.413	1.547	134
Eigenkapital	7.149	6.674	- 475
31.12.2017			
in Mio. €	berichtet	angepasst	Abweichung
Bilanz			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	15.959	15.333	- 626
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	1.523	1.661	138
Eigenkapital	9.598	9.110	- 488
Gewinn- und Verlustrechnung			
Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen	106	438	332
Materialaufwand	- 19.013	- 19.028	- 15
Abschreibungen	- 2.052	- 2.382	- 330
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	3.153	3.140	- 13
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.187	3.174	- 13
Ertragsteuern	- 789	- 787	2
Ergebnis nach Ertragsteuern	2.398	2.387	- 11
Ergebnis je Aktie in €	5,03	5,01	- 0,02
Konzern-Kapitalflussrechnung			
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.187	3.174	- 13
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1.970	2.300	330
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	685	701	16
Operativer Cashflow	5.035	5.368	333
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	- 2.782	- 3.115	- 333

Wäre die Bilanzierungsänderung nicht durchgeführt worden, hätten sich die folgenden Auswirkungen auf die betroffenen Positionen ergeben:

**T081 AUSWIRKUNGEN RESTATEMENT AKTIVIERUNG
TRIEBWERKSWARTUNGSEREIGNISSE 2018**

in Mio. €	31.12.2018		
	berichtet	ohne Bilanzierungsänderung	Abweichung
Bilanz			
Flugzeuge und Reservetriebwerke	16.776	17.280	- 504
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	2.131	2.013	118
Eigenkapital	9.573	9.959	- 386
Gewinn- und Verlustrechnung			
Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen	531	61	470
Materialaufwand	- 18.669	- 18.659	- 10
Abschreibungen	- 2.205	- 1.867	- 338
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.800	2.678	122
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.784	2.662	122
Ertragsteuern	- 588	- 568	- 20
Ergebnis nach Ertragsteuern	2.196	2.094	102
Ergebnis je Aktie in €	4,58	4,36	0,22
Konzern-Kapitalflussrechnung			
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.784	2.662	122
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	2.178	1.840	338
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	- 276	- 286	10
Operativer Cashflow	4.109	3.639	470
Nettozu-/ -abflüsse aus der Investitionstätigkeit	- 3.859	- 3.389	- 470

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

T082 NUTZUNGSDAUERN FÜR SACHANLAGEN

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restwert von 5%
Separierbare Flugzeugbestandteile	4 bis 6 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairmenttests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Die niedrigste Ebene für die Zusammenfassung von Vermögenswerten zu einer CGU ist eine Produktionsstätte, sofern ihr eigenständige Produktlinien oder Kunden(gruppen) zugeordnet werden können. Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte des Konzerns zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werthaltigkeitsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten 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 risikoäquivalenten Zinssatz 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 wieder ganz oder teilweise in den Folgeperioden, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungsbeziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Erstausstattungen von Ersatzteilen für Fluggeräte, die durch Reparatur wiederverwendet werden können, sind als reparaturfähige Umlaufteile dem Bereich der langfristigen Vermögenswerte zuzuordnen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile werden zu laufend angepassten Preisen, die auf durchschnittlichen Anschaffungskosten basieren, erfasst. Für die Bewertung werden die einem Wartungspool zuzuordnenden Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und in Abhängigkeit von der Lebensphase der Flottenmuster, für die sie verwendet werden können, linear abgeschrieben. Andere, vornehmlich zum Austausch vorgesehene Ersatzteile werden entsprechend ihrer Gängigkeit mit einem Abschlag auf die Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst.

Finanzierungsleasing

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Hierbei wird neben der Länge der unkündbaren Grundmietzeit und dem Anteil des Barwerts der Leasingraten am Gesamtinvestment insbesondere die Verteilung von Chancen und Risiken aus dem während der Laufzeit nicht amortisierten Restwert des Vermögenswerts betrachtet. Sofern das wirtschaftliche Eigentum der Lufthansa Group zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns zum Barwert der Leasingraten (höchstens aber zum Zeitwert des Vermögenswerts) zuzüglich gegebenenfalls vom Leasingnehmer getragener Nebenkosten. Die Abschreibungsmethoden und wirtschaftlichen Nutzungsdauern entsprechen denen vergleichbarer erworbener Vermögenswerte.

Operating Lease

Bei einem Operating Leasing wird die als Leasingnehmer zu zahlende Leasingrate als Aufwand beziehungsweise die als Leasinggeber erhaltene Leasingrate als Ertrag erfasst. Der verleaste Vermögenswert wird weiterhin in der Konzernbilanz als Sachanlage erfasst.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie **„zu fortgeführten Anschaffungskosten“** besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei Lufthansa fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie **„zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“** fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei Lufthansa in der Regel nicht der Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei Lufthansa grundsätzlich Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Zusätzlich werden in dieser Kategorie vereinzelt Derivate klassifiziert, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen.

Fremdkapitalinstrumente werden als **„erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)“** klassifiziert, wenn das Geschäftsmodell dieser Instrumente im Halten wie auch im Verkaufen liegt und die Zahlungsstrombedingung als erfüllt gilt. Bei Lufthansa trifft dies auf Wertpapiere zu, die Fremdkapitalinstrumente darstellen.

Für Eigenkapitalinstrumente kann ein instrumentenspezifisches Wahlrecht getroffen werden, das Instrument als **„erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)“** zu klassifizieren. Dieses Wahlrecht wird bei der Lufthansa Group für einzelne Aktienpositionen ausgeübt.

Lufthansa schließt zur ökonomischen Sicherung Derivate ab, die der Kategorie **„Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“** zugeordnet werden, falls alle Voraussetzungen für das Hedge Accounting erfüllt sind.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden dabei zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Nicht realisierte Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Langfristige unter- beziehungsweise nicht

verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Folgebewertung des Finanzinstruments richtet sich nach der entsprechenden Klassifizierung, entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode oder zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam über die GuV oder erfolgsneutral im Eigenkapital.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

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.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

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.

Die Lufthansa Group 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.

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Bandbreitenoptionen und anderen Sicherungskombinationen primär in Rohöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang können darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Gasöl abgeschlossen werden.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte (Fair Value Hedge) oder der Absicherung künftiger Cashflows (Cashflow Hedge).

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IFRS 9 sind, führen die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in den entsprechenden Rücklagenpositionen 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 Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten, die als Fair Value Hedge designiert sind, gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Derivate, die die Voraussetzungen des Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ ausgewiesen. Eine Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird dann unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dies kommt bei Lufthansa in der Regel dann vor, wenn das der Sicherung zugrunde liegende Exposure beziehungsweise Grundgeschäft nicht verlässlich bewertet werden kann oder das Exposure im Laufe der Sicherung vorzeitig weggefallen ist.

Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit eine Trennung vom finanziellen Basiskontrakt nötig, aber nicht möglich ist, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik des Konzerns, [↗ Erläuterung 44, S. 164 ff.](#), ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen**, die gegenüber Dritten gewährt wurden, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag des ursprünglich angesetzten Betrags abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.

Emissionszertifikate

CO₂-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugeteilte Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen

Hat der Kunde seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, wird ein Vertragsvermögenswert oder eine Forderung ausgewiesen. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik und EDV-Leistungen.

Vorräte

Der Posten „Vorräte“ umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile und Vermögensgegenstände, die im Rahmen der Produktion oder der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe), bezogene Waren, unfertige und fertige Erzeugnisse sowie hierauf geleistete Anzahlungen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Bei der Ermittlung der Herstellungskosten wurde ein Beschäftigungsgrad von durchschnittlich 100 % (Vorjahr: 96 %) berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/ Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten

eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht aufgrund beispielsweise schwankender Wechselkurse innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristige liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen

Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalles zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämissen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend 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 jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit einer vergleichbaren Laufzeit. Die Bestimmung des Zinssatzes basiert auf hochrangigen Unternehmensanleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Ratingagenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise der Leistungsempfänger die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen und Steuerrückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird durch den nach bestmöglicher Schätzung ermittelten Betrag bestimmt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwälte hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für

Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen. Die Erhebung einer Klage, die formale Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittelbarkeit bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden **Steuerrückstellungen** auf Basis angemessener Schätzungen gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten wird gesondert eingegangen.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns mit dem Barwert der Leasingraten, übrige finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dabei werden nicht zum Marktzins verzinste Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus Aktienprogrammen wurde eine nach IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen mit Barausgleich vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgte mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in **➤ Erläuterung 38, S. 153 ff.**

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist eine Verpflichtung des Konzerns gegenüber einem Kunden, Güter zu liefern oder Dienstleistungen zu erbringen, für die der Kunde bereits Leistungen zum Beispiel in Form von Anzahlungen erbracht hat.

Die Vertragsverbindlichkeiten im Konzern betreffen die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, nicht eingelösten Meilen aus den Kundenbindungsprogrammen, Fertigungsaufträgen sowie sonstige Vertragsverbindlichkeiten.

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als **Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten** passiviert. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts ratierlich erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenhheitsdaten.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmer des Miles & More-Programms, welches das bedeutendste Meilenbonusprogramm innerhalb der Lufthansa Group darstellt, können Bonusmeilen sowohl auf Flügen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group als auch bei einer Vielzahl von Kooperationspartnern (darunter andere Airlines, Hotels, weltweit operierende Mietwagenunternehmen, Finanz- und Versicherungsinstitute, Telekommunikationsunternehmen, Unternehmen des Einzelhandels, Automobilclubs etc.) ansammeln und auch einlösen. Entsprechend den vertraglichen Teilnahmebedingungen verfallen Meilen drei Jahre nach Gewährung, soweit sie nicht durch Vielfliegerstatus oder Kreditkartennutzung geschützt sind.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt beziehungsweise über den Zeitraum der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert.

Für die Bewertung der Prämienansprüche, die auf Flügen von Fluggesellschaften der Lufthansa Group angesammelt werden, wird ein beobachtetes Ausnutzungsverhalten der Vergangenheit zugrunde gelegt. Meilen, die voraussichtlich für Flüge mit Fluggesellschaften der Lufthansa Group eingesetzt werden, werden bewertet mit dem durchschnittlichen Preis des Prämienflugs beziehungsweise Upgrades zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen. Der Preis wird dabei auf Basis des gewichteten Ausnutzungsverhaltens von verschiedenen geografischen Regionen und Buchungs-

klassen ermittelt. Weiterhin erfolgt eine Korrektur aufgrund geringerer Flexibilität von Prämienflügen und der bei normalen Flügen gewährten Prämienmeilen. Meilen, die voraussichtlich für andere Prämien eingesetzt werden, werden mit dem durchschnittlichen Preis dieser Prämien zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Die Preise für die Zugangsbewertung werden jährlich neu ermittelt und auf alle Zugänge des Jahres angewendet. Die Meilenverbräuche werden mit dem Durchschnittssatz des Meilenbestands zum Jahresbeginn (gleich dem des Vorjahres) bewertet.

Die Bewertung der Prämienansprüche, die bei anderen Kooperationspartnern angesammelt werden, erfolgt zu den Beträgen, die von diesen Kooperationspartnern gezahlt werden, im Verhältnis zu den angesammelten durchschnittlich eingesetzten Meilen.

Die bisherige Berechnung des rechtlichen und wirtschaftlichen Verfalls kann unter IFRS 15 unverändert angewandt werden, wonach die Verfallsquote aus den beobachteten Quoten der Vorjahre berechnet und um gegebenenfalls einen Zu- oder Abschlag aufgrund von Trendbeobachtungen oder zukünftigen wertbegründenden Aspekten im Programm ergänzt wird. Änderungen ergeben sich bei der Erfassung der Erträge aus dem Verfall von Prämienmeilen. Nach IFRS 15 hat die Erfolgsrealisierung des Meilenverfalls analog zu dem Verlauf der Umsätze aus den nicht verfallenden Leistungsverpflichtungen zu erfolgen. Dementsprechend wird daher ein Zeitraum der Umsatzrealisierung von drei Jahren angenommen und der Umsatz aus voraussichtlich verfallenden Meilen linear über diesen Zeitraum vereinnahmt.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre 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, das heißt werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaft sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall zwischen drei und fünf Jahren.

Tatsächliche Ertragsteuern

Die Lufthansa Group ist in verschiedenen Ländern ertragsteuerpflichtig. Zur Ermittlung der Ertragsteuerschulden sind wesentliche Annahmen erforderlich. Es gibt Geschäftsvorfälle und Berechnungen, deren endgültige Besteuerung während des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs nicht abschließend ermittelt werden kann. Die Höhe der Verpflichtung für erwartete Steuerprüfungen basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. In der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung werden getroffene Schätzungen gegebenenfalls korrigiert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN- GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

3 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Die Lufthansa Group ordnet die Erlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung den Bereichen Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik, Catering und Sonstiges zu. Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen für das am 31. Dezember 2018 endende Geschäftsjahr:

In den Verkehrserlösen in Höhe von 28.103 Mio. EUR (Vorjahr: 28.399 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 3.106 Mio. EUR (Vorjahr: 2.932 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 2.549 Mio. EUR (Vorjahr: 2.371 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 557 Mio. EUR (Vorjahr: 561 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen der SWISS beziehungsweise der Brussels Airlines.

T083 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2018	Europa ¹⁾	Nordamerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾	2017 ²⁾
Network Airlines	21.371	13.960	3.759	559	2.274	542	277	22.012
Lufthansa German Airlines	14.610							15.242
SWISS ³⁾	4.776							4.620
Austrian Airlines	1.985							2.150
Eurowings ³⁾	4.182	3.749	178	12	70	26	147	4.014
Logistik	2.550	1.313	256	103	798	26	54	2.373
Summe	28.103							28.399

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Anwendung des modifizierten retrospektiven Ansatzes; Ermittlung der Umsätze für 2017 erfolgte nach IAS 11 und IAS 18.

³⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Bellyerlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

4 Andere Betriebserlöse

Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung für das Geschäftsjahr 2018:

T084 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2018	Europa ¹⁾	Nordamerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾	2017 ²⁾
Technik	3.812	1.718	855	194	757	129	159	3.568
Technikleistungen	3.402							3.042
Sonstige Betriebserlöse	410							526
Catering	2.499	483	1.270	147	495	62	42	2.556
Cateringleistungen	2.119							2.193
Erlöse Bordverkauf	142							112
Sonstige Leistungen	238							251
Network Airlines	621	495	51	7	50	8	10	629
Eurowings	30	25	2	-	1	-	2	33
Logistik	131	73	47	-	4	7	-	125
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	648	489	47	13	76	17	6	269
EDV-Leistungen	291							291
Reisemanagement	276							-
Übrige	81							-
Summe	7.741							7.180

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Anwendung des modifizierten retrospektiven Ansatzes; Ermittlung der Umsätze für 2017 erfolgte nach IAS 11 und IAS 18.

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistische Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Cateringleistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere in den Bereichen Air-Security-Konzepte, Bordserviceequipment, Transport-/Lagerlogistik sowie Lounge-Betrieb werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

5 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T085 BESTANDSVÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2018	2017
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	2	5
Andere aktivierte Eigenleistungen	529	433
	531	438

Der Anstieg der anderen aktivierten Eigenleistungen resultiert im Wesentlichen aus der verstärkten Triebwerksüberholungsaktivität im Konzern (470 Mio. EUR, im Vorjahr: 332 Mio. EUR).

Im Rahmen der Anpassung der Bilanzierungsmethode für Triebwerkswartungsereignisse wurden auch die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. ➤ Erläuterung 2, S. 106 ff.

6 Sonstige betriebliche Erträge

T086 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2018	2017
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	794	885
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	260	151
Schadensersatzleistungen	55	64
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	50	38
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	48	46
Operating Lease-Erträge Fluggerät	48	44
Mieterträge	40	33
Serviceleistungen Konzern	27	27
Personalüberlassung	19	26
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	15	83
Provisionserträge	14	272
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	1	5
Sublease-Erträge Fluggerät	1	1
Übrige betriebliche Erträge	446	601
	1.818	2.276

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daneben werden die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften hier erfasst. Korrespondierend werden Kursverluste aus diesen Vorgängen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

➤ Erläuterung 10, S. 124. Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

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.

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen entfallen 13 Mio. EUR auf veräußertes Fluggerät (Vorjahr: 24 Mio. EUR).

Im Vorjahr wurden unter den Provisionserträgen die Erträge aus Schulungen und Reisemanagement in Höhe von 342 Mio. EUR ausgewiesen, die ab 2018 im Rahmen der IFRS 15-Umstellung unter den Umsatzerlösen gezeigt werden.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

7 Materialaufwand

T087 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2018	2017
Betriebsstoffe für Flugzeuge	6.087	5.232
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.107	3.095
Bezogene Waren	489	460
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	9.683	8.787
Gebühren	4.457	6.357
Fremdleistungen Technik	1.848	1.534
Charteraufwendungen	626	651
Fremdleistungen EDV	416	381
Borddienstleistungen	383	379
Operating Lease	91	88
Übrige bezogene Leistungen	1.165	851
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	8.986	10.241
	18.669	19.028

Seit 2018 werden die vereinnahmten Flughafenentgelte mit den korrespondierenden Flughafenabrechnungen aufgrund von IFRS 15 nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dies hat zu einer Reduzierung der Gebühren von 2.257 Mio. EUR geführt.

Die retrospektive Änderung der Bilanzierungsmethode für Triebwerksüberholungen hat zu einer Anpassung der im Vorjahr berichteten Fremdleistungen Technik geführt. Hinsichtlich der Auswirkungen im Einzelnen verweisen wir auf [Erläuterung 2, S. 106 ff.](#)

8 Personalaufwand

T088 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2018	2017
Löhne und Gehälter	7.286	7.015
Soziale Abgaben	977	938
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	548	219
	8.811	8.172

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. [Erläuterung 33, S. 142 ff.](#)

In den Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung war im Vorjahr ein Entlastungseffekt von 582 Mio. EUR aus einem negativen nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand enthalten, der sich aus der Umstellung der Versorgungssysteme für das Cockpit-Personal innerhalb des deutschen Konzerntarifvertrags ergab.

T089 MITARBEITER

	Im Jahres- durchschnitt 2018	Im Jahres- durchschnitt 2017	Zum 31.12.2018	Zum 31.12.2017
Boden- personal	88.478	86.304	89.278	86.044
Bordpersonal im Einsatz	44.858	41.496	45.169	42.279
Personal in Ausbildung	994	1.056	1.087	1.101
	134.330	128.856	135.534	129.424

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

9 Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betragen 2.205 Mio. EUR (Vorjahr: 2.382 Mio. EUR).

T090 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2018	2017
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	98	98
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.833	1.702
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	250	239
Gesamte planmäßige Abschreibungen	2.181	2.039
Wertminderung auf Firmenwerte	-	3
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	2	24
Wertminderung auf Flugzeuge	4	213
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	5	20
Wertminderung auf Finanzanlagen	13	83
Gesamte Wertminderung	24	343
Gesamte Abschreibungen	2.205	2.382

Die retrospektive Änderung der Bilanzierungsmethode für Triebwerksüberholungen führte zu einer Anpassung der im Vorjahr berichteten Abschreibungen. Hinsichtlich der Auswirkungen im Einzelnen verweisen wir auf [Erläuterung 2, S. 106 ff.](#) Von den planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge betrafen 338 Mio. EUR aktivierte Triebwerkswartungsereignisse (Vorjahr: 330 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2018 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 24 Mio. EUR vorgenommen. Diese entfielen mit 4 Mio. EUR auf zum Verkauf vorgesehene zwei Boeing MD-11 aus dem Segment Logistik. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betreffen unter anderem mit 11 Mio. EUR Wertberichtigungen auf Flugschülerdarlehen sowie mit 5 Mio. EUR außerplanmäßige Abschreibungen bei der LSG Italien.

Im Vorjahr betragen die außerplanmäßigen Abschreibungen 343 Mio. EUR und entfielen mit 204 Mio. EUR im Wesentlichen auf für die Verschrottung vorgesehene Fluggeräte. Weitere wesentliche außerplanmäßige Abschreibungen im Vorjahr betrafen finanzielle Vermögenswerte, die im Zuge der Insolvenz und des Nichtzustandekommens der Übernahme der NIKI Luftfahrt GmbH wertberichtigt wurden.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden wie im Vorjahr keine weiteren außerplanmäßigen Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst.

10 Sonstige betriebliche Aufwendungen

T091 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2018	2017
Personalabhängiger Aufwand	1.226	1.114
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	923	884
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	771	758
Aufwendungen für EDV-Vertriebsysteme	524	505
Werbung und Verkaufsförderung	439	400
Verkaufsprovisionen für Agenturen	330	335
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	252	272
Kreditkartenprovisionen	222	227
Sonstige Serviceleistungen	148	137
Wertberichtigungen auf Forderungen	100	98
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	84	77
Sonstige Steuern	84	87
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	56	56
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	17	6
Übrige betriebliche Aufwendungen	532	615
	5.708	5.571

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeiter sowie Kosten für Fremdpersonal.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs. ➔ **Erläuterung 6, S. 122.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

11 Beteiligungsergebnis

T092 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2018	2017
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	75	79
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	39	39
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	114	118
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	13	11
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	6	8
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	31	24
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-26	-16
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	36	12
Übriges Beteiligungsergebnis	60	39
	174	157

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

12 Zinsergebnis

T093 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	5	115
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	63	63
Zinserträge	68	178
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-97	-159
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-8	-6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-107	-208
Zinsaufwendungen	-212	-373
	-144	-195

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

13 Übrige Finanzposten

T094 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2018	2017
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	-47	20
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	60	-20
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	17	18
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	-16	-250
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	-35	-
Kurseffekte aus Finanzschulden	-26	288
	-46	56

Seit dem 1. Januar 2018 sind Cross-Currency-Swaps als Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting designiert und werden im Vergleich zum Vorjahr nicht mehr als freistehende Derivate ausgewiesen. Daneben wird die Zeitwertänderung von Optionen, die als Sicherungsinstrumente eingesetzt werden, retrospektiv seit dem 1. Januar 2017 erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst als Cost of Hedging anstatt als erfolgswirksam durch die Gewinn- und Verlustrechnung. Dies führte im Jahr 2017 zu einer Anpassung des Ergebnisses aus der Bewertung von Derivaten, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, in Höhe von -16 Mio. EUR (vor Steuern).

➤ Erläuterung 2, S. 106 ff.

14 Ertragsteuern

T095 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2018	2017
Tatsächliche Ertragsteuern	614	813
Latente Steuern	-26	-29
	588	784

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 538 Mio. EUR (Vorjahr: 629 Mio. EUR) für das Jahr 2018. Darüber hinaus entfallen auf Vorjahre Steueraufwendungen von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 184 Mio. EUR).

Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betragen im Geschäftsjahr 2018 3,5% bis 35,0% (Vorjahr: 3,5% bis 41,4%). Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

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% (Vorjahr: 25%) multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825% (Vorjahr: 15,825%) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag und 9,175% für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175%) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass der Anteil des Gewerbeertrags, welcher auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten der in Deutschland ansässigen Fluggesellschaften entfällt, herauszurechnen ist.

T096 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. €	2018		2017	
	Bemes- sungs- grundlage	Steuer- aufwand	Bemes- sungs- grundlage	Steuer- aufwand
Erwartete(r) Ertragsteueraufwand/-erstattung	2.784	696	3.158	790
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	-	-	-	-2
Nichtabziehbare Aufwendungen	-	55	-	42
Steuerfreie Erträge	-	-61	-	-75
Steuerfreie Beteiligungserträge	-	-42	-	-37
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	-23	-	-1
Periodenfremde Steuern ¹⁾	-	-	-	72
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	-37	-	-5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-	588	-	784

¹⁾ Periodenfremder latenter Steuerertrag in Höhe von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 112 Mio. EUR) und periodenfremder tatsächlicher Steueraufwand in Höhe von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 184 Mio. EUR).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 47 Mio. EUR (Vorjahr: 37 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2018 und 2017 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T097 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio.€	31.12.2018		31.12.2017	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	121	-	196	-
Pensionsrückstellungen	2.331	-	1.949	-
Finanzierungsleasing Fluggerät	-	36	17	-
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	887	-	931
Finanzanlagevermögen	-	14	-	4
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	126	-	227
Drohverlustrückstellung	19	-	34	-
Forderungen/ Verbindlichkeiten/ Übrige Rückstellungen	-	110	-	7
Vorräte	247	-	173	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	1	-	-
Sonstiges	4	-	12	-
Saldierungen	- 591	- 591	- 720	- 720
	2.131	583	1.661	449

Es wird erwartet, dass sich die aus Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrigen Rückstellungen sowie Vorräten bestehenden Steuerabgrenzungen im Wesentlichen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag umkehren werden.

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis gezeigt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 47 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR) aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit wahrscheinlich ist.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlust- beziehungsweise Zinsvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 2.423 Mio. EUR (Vorjahr: 3.095 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten. Die Höhe der insgesamt zum 31. Dezember 2018 nicht aktivierbaren latenten Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen beträgt 584 Mio. EUR (Vorjahr: 684 Mio. EUR).

Die Nutzungsbeschränkungen der nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträge verteilen sich wie folgt:

T098 NUTZUNGSBEGRENZUNGEN NICHT AKTIVIERTER VERLUSTVORTRÄGE

in Mio. €	Nicht aktivierter Verlustvortrag	Latente Steuern
Nutzbar		
bis 2022	32	7
bis 2023	40	8
bis 2024	16	4
bis 2025	3	1
bis 2026	1	-
bis 2027	1	-
2028 und darüber hinaus	2.221	564
Gesamt	2.314	584

15 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“/„verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

T099 ERGEBNIS JE AKTIE

	2018	2017
„Unverwässertes“/ „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	€
Konzernergebnis	Mio. €	
Gewichteter Durchschnitt der Aktienzahl		
	4,58	4,98
	2.163	2.340
	472.553.216	469.820.411

Zu den Auswirkungen der geänderten Bilanzierungsmethode für Triebwerkswartungsereignisse auf das Ergebnis je Aktie verweisen wir auf [Erläuterung 2, S. 106 ff.](#)

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2018 nach HGB einen Bilanzgewinn von 380 Mio. EUR einschließlich einer Entnahme aus der Gewinnrücklage in Höhe von 41 Mio. EUR aus. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 7. Mai 2019 vorschlagen, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 380 Mio. EUR oder 12,8% des EBIT 2018.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden aus dem Ergebnis für das Geschäftsjahr 2017 0,80 EUR je Aktie als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Aktiva

16 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T100 GESCHÄFTS- ODER FIRKENWERTE SOWIE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE MIT UNBESTIMMTER NUTZUNGSDAUER

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2017	949	631	1.580
Kumulierte Abschreibungen	-313	-2	-315
Buchwert 01.01.2017	636	629	1.265
Währungsdifferenzen	-2	-34	-36
Zugänge Konsolidierungskreis	-	37	37
Zugänge	82	-	82
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-1	-1
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-3	-1	-4
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2017	713	630	1.343
Anschaffungskosten am 01.01.2018	1.027	634	1.661
Kumulierte Abschreibungen	-314	-4	-318
Buchwert 01.01.2018	713	630	1.343
Währungsdifferenzen	-	15	15
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	23	-	23
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	736	645	1.381
Anschaffungskosten am 31.12.2018	1.050	648	1.698
Kumulierte Abschreibungen	-314	-3	-317

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2018 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung. Zum anlassbezogenen Werthaltigkeitstest **➤ Erläuterung 9, S. 123 f.**

Erworbene Marken und Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit

(CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise des Nutzungswerts durchgeführt. Aufgrund der organisatorischen und geschäftlichen Integration der Brussels Airlines in die Eurowings Gruppe wurde der Firmenwert der Brussels Airlines der Eurowings zugeordnet und dort auf seine Werthaltigkeit überprüft. Auch der im Zuge der Übernahme der Luftfahrtgesellschaft Walter entstandene Firmenwert ist Bestandteil des Firmenwerts auf Ebene der Eurowings, da die Gesellschaft lediglich als Service-Plattform für Flugdienste innerhalb der Eurowings tätig ist.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die getesteten Firmenwerte und die in die jeweiligen Werthaltigkeitstests eingeflossenen Annahmen für die jeweilig kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU).

T101 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRMENWERTE 2018

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Eurowings	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige ⁴⁾
Segment	Network Airlines	Eurowings	Catering	Catering	Catering/Service- und Finanz- gesellschaften
Buchwert Firmenwert (31.12.)	238 Mio. €	116 Mio. €	277 Mio. €	61 Mio. €	44 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	2,0%	2,9%	1,0% bis 5,0%
Diskontierungssatz	4,7% ²⁾	4,7% ²⁾	5,2% ³⁾	4,9% ³⁾	4,5% bis 9,0% ³⁾

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

³⁾ Vorsteuerzinssatz.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf genehmigten Unternehmensplanungen und extern veröffentlichten Quellen. Sie wurden teilweise mit Risikoabschlägen für regionale Besonderheiten beziehungsweise gesellschaftsspezifische Marktanteilsentwicklungen versehen. Die verwendeten Margen basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit beziehungsweise wurden auf Basis eingeleiteter kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet.

Unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der CGUs liegen die erzielbaren Beträge auch bei einer Reduzierung der Wachstumsannahmen um jeweils einen Prozentpunkt mit Ausnahme bei LSG Sky Chefs Korea deutlich über den Buch-

werten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests bei allen anderen CGUs zu keiner Unterschreitung der erzielbaren Beträge unter die jeweiligen Buchwerte. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben. Bei LSG Sky Chefs Korea übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert der CGU um 50%. Eine Erhöhung des Diskontierungsfaktors um 0,9 Prozentpunkte, eine Reduktion des Umsatzwachstums um 0,4 Prozentpunkte oder eine Reduktion der geplanten Marge von 11,3% um 1,5 Prozentpunkte würde jeweils zu einem Abschreibungsbedarf führen.

Aufgrund des Wegfalls eines wesentlichen Kunden wurde für LSG Sky Chefs Italien ein anlassbezogener Werthaltigkeitstest durchgeführt, der zu außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 5 Mio. EUR führte.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

T101 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRKENWERTE 2017

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Eurowings	Brussels Airlines	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige ¹⁾
Segment	Network Airlines	Eurowings	Eurowings	Catering	Catering	Catering/Service- und Finanzgesellschaften
Buchwert Firmenwert (31.12.)	238 Mio. €	11 Mio. €	82 Mio. €	277 Mio. €	60 Mio. €	45 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-	-	3 Mio. €
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	2,2%	2,0%	3,0%	2,0% bis 4,0%
Diskontierungssatz	4,7% ²⁾	4,7% ²⁾	5,3% ²⁾	5,4% ²⁾	5,4% ²⁾	4,7% ²⁾ bis 9,7% ²⁾

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

³⁾ Vorsteuerzinssatz.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots (soweit diese handelbar sind) sowie erworbene Markennamen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die im Rahmen des regelmäßigen Werthaltigkeitstests getroffenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU) dargestellt.

T102 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2018

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	129 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%
Diskontierungssatz	4,8% ¹⁾	4,7% ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG mit einem gegenüber dem Vorjahr unveränderten Buchwert von 112 Mio. EUR zum 31. Dezember 2018 wurden einem Werthaltigkeitstest unterzogen mit den identischen Annahmen, die bei dem Werthaltigkeitstest des Firmenwerts für die CGU Lufthansa German Airlines zugrunde gelegt wurden.

Ausgehend von der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums übersteigen die erzielbaren Beträge die Buchwerte deutlich. Auch bei einer Reduzierung der Annahmen zur Umsatzentwicklung, zum Diskontierungssatz und zu den Margen um jeweils einen Prozentpunkt ergäben sich über dem Buchwert liegende erzielbare Beträge.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

T102 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2017

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	124 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%
Diskontierungssatz	4,8% ¹⁾	4,7% ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Der regelmäßige Werthaltigkeitstest für die erworbenen Marken wurde unter Zugrundelegung der mit der jeweiligen Marke generierten Umsätze durchgeführt.

Für den Werthaltigkeitstest der erworbenen Marken wurden folgende weitere Prämissen verwendet:

T103 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2018

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Sonstige
Buchwert Marke (31.12.)	230 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	7 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	1,0%	0,0% bis 2,2%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63%	0,35%	0,20%	0,23% bis 0,50%
Diskontierungssatz	4,8% ¹⁾	4,7% ¹⁾	4,7% ¹⁾	4,5% bis 5,1% ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Unter den in der Tabelle aufgeführten Annahmen eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode übersteigen die erzielbaren Beträge der Marken die Buchwerte deutlich. Auch bei einer Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes oder einer Erhöhung des Diskontierungssatzes um jeweils einen Prozentpunkt ergäben sich jeweils über dem Buchwert liegende erzielbare Beträge.

Innerhalb der sonstigen Marken ergab sich 2018 kein Abschreibungsbedarf. Im Jahr 2017 waren Markenrechte einer Gesellschaft der LSG Group, die die entsprechenden Marken nicht mehr weiter nutzen wird, in Höhe von 1 Mio. EUR abgeschrieben worden.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

T103 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2017

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Sonstige
Buchwert Marke (31.12.)	221 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	6 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	1 Mio. €
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	1,0%	0,0% bis 2,2%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63%	0,35%	0,20%	0,23% bis 0,50%
Diskontierungssatz	4,8% ¹⁾	4,7% ¹⁾	4,5% ¹⁾	4,5% bis 5,7% ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

17 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

T104 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 01.01.2017	1.135	124	147	1.406
Kumulierte Abschreibungen	- 816	- 103	- 15	- 934
Buchwert 01.01.2017	319	21	132	472
Währungsdifferenzen	- 12	-	- 3	- 15
Zugänge Konsolidierungskreis	56	-	4	60
Zugänge	31	4	62	97
Umbuchungen	81	8	- 86	3
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	- 4	-	-	- 4
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	- 102	- 7	- 12	- 121
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2017	369	26	97	492
Anschaffungskosten am 01.01.2018	1.230	133	112	1.475
Kumulierte Abschreibungen	- 861	- 107	- 15	- 983
Buchwert 01.01.2018	369	26	97	492
Währungsdifferenzen	5	2	- 1	6
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	29	4	77	110
Umbuchungen	30	10	- 35	5
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	- 1	-	- 1	- 2
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	- 92	- 7	-	- 99
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	340	35	137	512
Anschaffungskosten am 31.12.2018	1.289	150	152	1.591
Kumulierte Abschreibungen	- 949	- 115	- 15	- 1.079

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 44 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 10 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

18 Flugzeuge und Reservetriebwerke

T105 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2017	26.590	1.348	27.938
Kumulierte Abschreibungen	- 13.749	-	- 13.749
Buchwert 01.01.2017	12.841	1.348	14.189
Währungsdifferenzen	- 240	- 30	- 270
Zugänge Konsolidierungskreis	259	3	262
Zugänge	2.450	460	2.910
Umbuchungen	404	- 404	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	- 51	- 4	- 55
Zum Verkauf vorgesehen	122	-	122
Abschreibungen	- 1.907	-	- 1.907
Zuschreibungen	82	-	82
Buchwert 31.12.2017	13.960	1.373	15.333
Anschaffungskosten am 01.01.2018	29.405	1.373	30.778
Kumulierte Abschreibungen	- 15.445	-	- 15.445
Buchwert 01.01.2018	13.960	1.373	15.333
Währungsdifferenzen	114	13	127
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	2.542	782	3.324
Umbuchungen	475	- 475	-
Abgänge Konsolidierungskreis	- 5	-	- 5
Abgänge	- 158	- 3	- 161
Zum Verkauf vorgesehen	- 7	-	- 7
Abschreibungen	- 1.837	-	- 1.837
Zuschreibungen	2	-	2
Buchwert 31.12.2018	15.086	1.690	16.776
Anschaffungskosten am 31.12.2018	31.208	1.690	32.898
Kumulierte Abschreibungen	- 16.122	-	- 16.122

Infolge der Bilanzierungsanpassung im Zusammenhang mit der Aktivierung von großen Triebwerkswartungsereignissen wurden die Werte im Vorjahr angepasst. Hinsichtlich der Auswirkungen im Einzelnen verweisen wir auf die [Erläuterung 2, S. 106 ff.](#) In den Zugängen des Jahres 2018 sind Triebwerkswartungsereignisse mit 470 Mio. EUR (Vorjahr: 332 Mio. EUR) enthalten.

Die Zugänge entfallen darüber hinaus auf die Beschaffung neuer und gebrauchter Flugzeuge. Im Vorjahr waren in den Zugängen und Konsolidierungskreisveränderungen Flugzeuge und Reservetriebwerke aus der erstmaligen Einbeziehung der Brussels Airlines und Fluggerät, das zuvor in der Air Berlin-Gruppe eingesetzt worden war, enthalten.

In der Position sind des Weiteren 72 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.173 Mio. EUR (Vorjahr: 77 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.498 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurückgeleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Der Konzern hat das Recht, die Flugzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 22 Mio. EUR (Vorjahr: 20 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 1,7% (Vorjahr: 1,7%).

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 13,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 12,8 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen Flugzeuge mit Buchwerten von 2.323 Mio. EUR (Vorjahr: 2.660 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen, Flugzeuge im Buchwert von 565 Mio. EUR (Vorjahr: 437 Mio. EUR) sind Gegenstand von Finanzierungsleasingverträgen.

[Erläuterung 20, S. 134 ff.](#)

19 **Übriges Sachanlagevermögen**

T106 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 01.01.2017	2.680	1.263	1.384	120	5.447
Kumulierte Abschreibungen	-1.366	-917	-965	-	-3.248
Buchwert 01.01.2017	1.314	346	419	120	2.199
Währungsdifferenzen	-28	-14	-11	-9	-62
Zugänge Konsolidierungskreis	6	1	2	1	10
Zugänge	25	31	120	147	323
Umbuchungen	40	38	8	-90	-4
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-7	-5	-6	-2	-20
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-90	-56	-102	-12	-260
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2017	1.260	341	430	155	2.186
Anschaffungskosten am 01.01.2018	2.648	1.247	1.409	167	5.471
Kumulierte Abschreibungen	-1.388	-906	-979	-12	-3.285
Buchwert 01.01.2018	1.260	341	430	155	2.186
Währungsdifferenzen	6	4	5	1	16
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	38	44	121	94	297
Umbuchungen	43	38	33	-118	-4
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-7	-1	-9	-3	-20
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-90	-57	-107	-	-254
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	1.250	369	473	129	2.221
Anschaffungskosten am 31.12.2018	2.717	1.315	1.509	142	5.683
Kumulierte Abschreibungen	-1.467	-946	-1.036	-13	-3.462

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie im Vorjahr Grundschulden in Höhe von 4 Mio. EUR. Für Grundvermögen im Wert von 193 Mio. EUR (Vorjahr: 205 Mio. EUR) bestehen im Grundbuch eingetragene Ankaufsrechte. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 4 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Finanzierungsleasingverträge bestehen zudem für übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 93 Mio. EUR (Vorjahr: 102 Mio. EUR). ➔ **Erläuterung 20, S. 134 ff.**

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T107 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Grundstücke und Bauten	61	30
Technische Anlagen und Fahrzeuge	31	35
Betriebs- und Geschäftsausstattung	51	44
	143	109

20 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:

T108 GEMIETETE UND VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

in Mio.€	Gemietete Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gemietete und weiter- vermietete Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gemietete Bauten	Gemietete immaterielle Vermögens- werte und technische Anlagen	Gemietete andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
Anschaftungskosten am 01.01.2017	695	-	299	1	3
Kumulierte Abschreibungen	-406	-	-148	-1	-2
Buchwert 01.01.2017	289	-	151	-	1
Währungsdifferenzen	-8	-	-3	-	-
Zugänge Konsolidierungskreis	227	-	-	-	-
Zugänge	61	19	5	-	6
Umbuchungen	1	-	-41	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-15	-	-4	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-118	-1	-12	-	-1
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2017	437	18	96	-	6
Anschaftungskosten am 01.01.2018	843	19	248	1	10
Kumulierte Abschreibungen	-406	-1	-152	-1	-4
Buchwert 01.01.2018	437	18	96	-	6
Währungsdifferenzen	3	-	-	-	-
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	243	-	-	-	-
Umbuchungen	2	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-	-1
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-121	-4	-6	-	-2
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	564	14	90	-	3
Anschaftungskosten am 31.12.2018	1.036	19	218	1	9
Kumulierte Abschreibungen	-472	-5	-128	-1	-6

Die nach IAS 17 im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehenden Flugzeuge mit einem Buchwert von 564 Mio. EUR (Vorjahr: 437 Mio. EUR) entfallen auf 26 Airbus A319, 27 A320, zwei A321, acht A330 und vier Boeing 777.

FINANZIERUNGSLEASING

Die Flugzeugfinanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von 23 (Vorjahr: 20) Jahren.

Nach Ablauf der Mietzeit besteht zum Teil ein Ankaufsrecht für den Leasingnehmer beziehungsweise eine Option zur Verlängerung des Vertrags. Übt der Leasingnehmer in diesen Fällen die Option nicht aus, wird der Leasinggeber das Flugzeug bestmöglich am Markt verwerten.

Daneben bestehen Finanzierungsleasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung in unterschiedlichsten Ausprägungen. Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 19 und 29 Jahren (Vorjahr: zwischen 15 und 30 Jahren). Die Leasingverträge beinhalten für den Mieter zum Teil Kauf- oder Verlängerungsoptionen zum Ende der vertraglichen Laufzeit. Eine Auflösung der Verträge ist grundsätzlich nicht möglich.

Aus den Finanzierungsleasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die von Referenzzinssätzen abhängigen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden:

T109 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN, STAND 2018

in Mio. €	2019	2020 – 2023	ab 2024
Leasingzahlungen	126	343	169
Abzinsungsbeträge	20	43	17
Barwerte	106	300	152

Im Vorjahr sind aus den Finanzierungsleasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

T109 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN, STAND 2017

in Mio. €	2018	2019 – 2022	ab 2023
Leasingzahlungen	131	328	98
Abzinsungsbeträge	4	28	20
Barwerte	127	300	78

OPERATING LEASES

Neben den Finanzierungsleasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen worden, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating Lease-Verträge zu qualifizieren sind, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben 66 Flugzeugen (Vorjahr: 62 Flugzeuge) handelt es sich um Gebäude- oder Grundstücksmietverträge.

Die Operating Lease-Verträge für Flugzeuge haben Restlaufzeiten von bis zu zehn (Vorjahr: zwölf) Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit, zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

T110 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2018

in Mio. €	2019	2020 – 2023	ab 2024
Flugzeuge und Reservetriebwerke	142	338	15
Grundstücke und Gebäude	279	853	1.103
Übrige Mietverträge	114	245	-
	535	1.436	1.118
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	14	9	2

Die jährlichen Zahlungen ab 2024 betragen 149 Mio. EUR, wovon 144 Mio. EUR auf Grundstücke und Gebäude und 5 Mio. EUR auf Flugzeuge und Reservetriebwerke entfallen. Im Vorjahr wurden folgende Beträge aus Operating Lease-Verträgen genannt:

T110 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2017

in Mio. €	2018	2019 – 2022	ab 2023
Flugzeuge und Reservetriebwerke	119	338	41 p. a.
Grundstücke und Gebäude	307	1.026	223 p. a.
Übrige Mietverträge	102	322	69 p. a.
	528	1.686	333 p. a.
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	56	183	24 p. a.

Acht Flugzeuge, zwölf Reservetriebwerke sowie sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens, die Ende 2018 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus diesen Verträgen resultieren folgende erwartete Einzahlungen:

T111 ERWARTETE EINZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2018

in Mio. €	2019	2020 – 2023	ab 2024
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	22	23	8

34 sich im wirtschaftlichen Eigentum der Lufthansa befindende Flugzeuge, im Wesentlichen aus der Übernahme von Fluggeräten, die bei Gesellschaften der Air Berlin-Gruppe eingesetzt waren, 13 Reservetriebwerke sowie weitere sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens waren im Vorjahr im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet.

Aus diesen Verträgen resultierten folgende erwartete Einzahlungen:

T111 ERWARTETE EINZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2017

in Mio. €	2018	2019 – 2022	ab 2023
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	24	47	10

21 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T112 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2017	274	247	521
Kumulierte Abschreibungen	-	-5	-5
Buchwert 01.01.2017	274	242	516
Währungsdifferenzen	-12	-25	-37
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	55	-	55
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	81	41	122
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Gewinnausschüttungen	-48	-23	-71
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2017	350	235	585
Anschaffungskosten am 01.01.2018	350	239	589
Kumulierte Abschreibungen	-	-4	-4
Buchwert 01.01.2018	350	235	585
Währungsdifferenzen	3	1	4
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	32	-	32
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	75	37	112
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Gewinnausschüttungen	-69	-14	-83
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	391	259	650
Anschaffungskosten am 31.12.2018	391	263	654
Kumulierte Abschreibungen	-	-4	-4

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T113 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Kurzfristige Vermögenswerte	400	449
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	196	234
Langfristige Vermögenswerte	816	844
Kurzfristige Schulden	404	362
Langfristige Schulden	559	719
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	114	96
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	412	477
Eigenkapital	253	212
Anteiliges Eigenkapital	127	106
Sonstige	21	21
Buchwert	148	127

T114 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	2018	2017
Erlöse	1.261	1.157
Abschreibungen	53	48
Zinserträge	6	4
Zinsaufwendungen	15	21
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	34	18
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	47	65
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-6	-7
Gesamtergebnis	41	58
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	24	33
Anteiliges Gesamtergebnis	21	29

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T115 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Kurzfristige Vermögenswerte	80	84
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	4	-
Langfristige Vermögenswerte	1.381	1.472
Kurzfristige Schulden	266	277
Langfristige Schulden	1.133	1.210
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	122	136
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1.103	1.182
Eigenkapital	62	69
Anteiliges Eigenkapital	25	28
Sonstige	-	-
Buchwert	25	28

T116 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	2018	2017
Erlöse	357	317
Abschreibungen	84	86
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	39	42
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	10	5
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	77	37
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	8	17
Gesamtergebnis	85	54
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	31	15
Anteiliges Gesamtergebnis	34	22
Erhaltene Dividende	92	55

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T117 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

in Mio. €	2018	2017
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	21	31
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	21	31
Buchwert	218	195

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T118 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN

in Mio. €	2018	2017
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	37	39
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	37	39
Buchwert	259	235

22 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere**T119 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE**

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Anteile an nahestehenden Unternehmen	222	204
Beteiligungen	24	17
Übrige Beteiligungen	246	221
Wertpapiere des Anlagevermögens	41	32

In den Anteilen an nahestehenden Unternehmen sind Anteile an verbundenen Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden. Diese Anteile werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Angaben zu den Beteiligungen und Wertpapieren des Anlagevermögens erfolgen unter [Erläuterung 42, S. 157 ff.](#)

Im aktuellen Geschäftsjahr wurden übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 8 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) mit einem Verlust von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR Gewinn) verkauft.

23 Langfristige Ausleihungen und Forderungen**T120 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN**

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	108	89
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	-	-
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	351	358
Emissionszertifikate	53	28
	512	475

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings in [Erläuterung 16, S. 127 ff.](#), verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Von den langfristigen Forderungen dienen 32 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

24 Vorräte**T121 VORRÄTE**

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	813	663
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	150	156
Geleistete Anzahlungen	5	88
	968	907

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet. Innerhalb der Vorräte betreffen 695 Mio. EUR (Vorjahr: 556 Mio. EUR) Flugzeugersatzteile, die nicht reparaturfähig sind.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2018 insgesamt 859 Mio. EUR (Vorjahr: 855 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 604 Mio. EUR (Vorjahr: 611 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zum Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 232 Mio. EUR (Vorjahr: 211 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 36 Mio. EUR (Vorjahr: 40 Mio. EUR) vorgenommen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 13 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

25 Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2018 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T122 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2018	01.01.2018
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	234	185
Wertberichtigungen	-	-
Summe Vertragsvermögenswerte	234	185

26 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T123 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in Mio.€	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	67	80
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	7	4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	3.938	3.901
	4.012	3.985
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	93	58
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	-	1
Sonstige Forderungen	1.408	1.238
Emissionszertifikate	63	31
	1.564	1.328
Summe	5.576	5.313

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Eurowings Group und Brussels Airlines in [Erläuterung 16, S. 127 ff.](#), verwiesen.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhaltene Sicherheiten weisen wie im Vorjahr einen beizulegenden Zeitwert von 2 Mio. EUR auf. Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen von 26 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR).

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 154 Mio. EUR (Vorjahr: 171 Mio. EUR) Erstattungsansprüche gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings. Diesen Forderungen stehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen aus diesem Unglück von 139 Mio. EUR (Vorjahr: 149 Mio. EUR) gegenüber.

Sonstige Forderungen in Höhe von 34 Mio. EUR (Vorjahr: 77 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

27 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

28 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds.

29 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position enthält mit einem Betrag von 66 Mio. EUR (Vorjahr: 179 Mio. EUR) angelegte Termingelder mit vereinbarten Laufzeiten zwischen vier und zwölf Monaten.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

30 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum Jahresende 2018 bestehen Veräußerungsabsichten für Vermögensgegenstände mit einem Buchwert von 9 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich um zwei Flugzeuge und ein Gebäude. Im Vorjahr betrug der Buchwert 6 Mio. EUR und entfiel auf ein Flugzeug, Gebäude und Flugzeugersatzteile (Buchwert von 2 Mio. EUR).

Passiva

31 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.217 Mio. EUR. Es ist in 475.210.729 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 28. April 2020 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden. Zur Ausgabe neuer Aktien zum Ausgleich von Dividendenansprüchen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats der Hauptversammlung vom 8. Mai 2018 beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 29. April 2015 (Genehmigtes Kapital A), das Grundkapital der Gesellschaft um 2.394.542 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2018 um 6.130.027,52 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 7. Juni 2018 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital A beträgt zum 31. Dezember 2018 noch 547.180.702,56 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 29 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 29. April 2014 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 1.556.543 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2018 gegen Bareinlage um 3.984.750,08 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 25. Oktober 2018 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2018 noch 6.791.923,20 EUR.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 28. April 2016 wurde der Vorstand bis zum 27. April 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 237.843.840 EUR durch Ausgabe von bis zu 92.907.750 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.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 28. April 2020 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 28. April 2016 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2018 hat die Deutsche Lufthansa AG 249.185 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 19,40 EUR erworben. Dies entspricht 0,05 % vom Grundkapital.

Die erworbenen beziehungsweise durch Kapitalerhöhung entstandenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.023.955 Aktien wurden an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 35 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2017 zum Kurs von 22,04 EUR übertragen.
- 755.598 Aktien wurden als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2018 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 41 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 17,76 EUR übertragen.

- 16.891 Aktien wurden im Rahmen des Aktienprogramms 2018 zum Kurs von 17,76 EUR an Mitglieder des Vorstands übertragen.
- 3.348 Aktien wurden für Vorjahresprogramme (leistungsorientierte variable Vergütung des Jahres 2017 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter sowie Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2016) zum Kurs von 27,12 EUR übertragen.
- 2.394.542 Aktien wurden zum Ausgleich von Dividendenansprüchen für 2017 an Aktionäre übertragen.

5.936 Aktien wurden zum Kurs von 19,91 EUR wieder veräußert.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

KAPITALMANAGEMENT

Die Lufthansa Group verfolgt weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 25%, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für ihre Wachstumsziele sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betragen zum 31. Dezember 2018 und 2017:

T124 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Eigenkapital	9.573	9.110
In % der Bilanzsumme	25,1	25,5
Fremdkapital	28.640	26.668
In % der Bilanzsumme	74,9	74,5
Gesamtkapital	38.213	35.778

Im Geschäftsjahr 2018 sank die Eigenkapitalquote gegenüber dem angepassten Vorjahreswert um 0,4 Prozentpunkte auf 25,1%.

Lufthansa unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

32 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezahlten Wandelanleihe. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. EUR, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2018 wie folgt entwickelt:

T125 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

in Mio. €	2018	2017
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	124	- 408
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	2
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	- 10	21
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	5	-
Gewinne/Verluste der Periode	- 3	139
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	- 2	- 118
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge-Reserve	434	- 546
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	- 90	13
Gewinne/Verluste der Periode	401	- 457
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	- 57	- 31
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	-	- 58
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen		
Gewinne/Verluste der Periode - reklassifizierbar	- 2	3
Gewinne/Verluste der Periode - nicht reklassifizierbar	-	-
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 974	1.186
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	1	- 3
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	30	1
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	- 482	269

T126 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2018			2017		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	124	-	124	-406	-	-406
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-10	-	-10	21	-1	20
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	5	-	5	-	-	-
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	434	-125	309	-546	142	-404
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	-90	38	-52	13	-4	9
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	-2	-	-2	3	-	3
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-974	117	-857	1.186	-136	1.050
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	1	-	1	-3	-	-3
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	-512	30	-482	268	1	269

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist der Entwicklung des [Konzern-Eigenkapitals, S. 104](#), zu entnehmen.

33 Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen im Konzern umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten Verpflichtungen aus laufenden Pensionen sowie Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeiter des Konzerns entfallen im Wesentlichen auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen verschiedene Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

Nach der Privatisierung der Lufthansa wurde für inländische Mitarbeiter und Entsandte, die vor 1995 in das Unternehmen eingetreten sind, die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) fortgeführt. Mitarbeiter, die nach 1994 eingetreten sind, erhielten eine Versorgungszusage nach einem Durchschnittsgehaltsplan, die eine jährliche Gewährung von vom Lebensalter und dem Gehalt abhängigen Rentenbausteinen vorsah. 2003 wurde die VBL-Versorgung in eine Versorgung nach dem für die seit 1995 eingestellten Mitarbeiter gültigen Durchschnittsgehaltsplan überführt. Seit 2015 wurden die bestehenden inländischen Versorgungspläne sukzessive für die einzelnen Beschäftigtengruppen in eine beitragsorientierte Leistungs-zusage umgewandelt.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeiter, insbesondere der Gesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, der Lufthansa Technik Gruppe und der LSG Group, abgeschlossen. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeiter grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter werden die Beiträge in das neue Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrechnet.

Am 17. März 2017 wurde mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Kabine“ für die Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG (DLH) abgeschlossen, welcher die Tarifverträge „Lufthansa-Betriebsrente“ für das Kabinenpersonal und „Lufthansa-Übergangsvorsorgung für Kabinenmitarbeiter“ ablöste.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten diese Mitarbeiter Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die

betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeiter wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine ÜV-Initialdotierung berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung werden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeiter abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Sowohl die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge als auch die ÜV-Initialdotierung werden unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Am 21. Dezember 2017 wurde mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Cockpit“ für die Cockpit-Mitarbeiter abgeschlossen. Gleichzeitig wurde ebenfalls ein neuer Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“ geschlossen.

Für vor dem 1. Januar 2017 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2017 erhalten die Mitarbeiter Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Das Kapital wird unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt mit einer zusätzlichen Zusage in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 0,9% p.a.) angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der neu geregelten betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpit-Mitarbeiter wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Vermögens angesetzt, soweit das Vermögen den zugesagten Mindestbetrag überschreitet. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den Arbeitgeberbeiträgen.

Mitarbeitern des Cockpit-Personals wird weiterhin zusätzlich eine Übergangsversorgung (ÜV) zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne). Während des Bezugs der Übergangsversorgung werden weiterhin Rentenansprüche erdielt.

Für die Übergangsversorgung der Cockpit-Mitarbeiter gelten nach der Neufassung des Tarifvertrags grundsätzlich die alten Regelungen fort. Das zu erreichende kollektive Ausscheidalter erhöht sich bei den Piloten schrittweise bis 2021 von 58 auf 60 Jahre. Es erfolgte eine Erweiterung der Übergangsvorsorgungsregeln auf die Cockpit-Mitarbeiter der Germanwings, die vor dem 1. Januar 2005 eingestellt wurden.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht.

Mit dem Erwerb der Swiss International Air Lines AG wurden Pensionsverpflichtungen in der Schweiz übernommen, die zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, sogenannte Sammelstiftungen, finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Der Begünstigte kann zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt zwischen 58 und 63 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht des Pensionskassenexperten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

Für Mitarbeiter der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieher. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Für aktive Piloten und Flugbegleiter sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen keine Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, sondern ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen.

Die leistungsorientierten Altersversorgungssysteme der LSG Sky Chefs in den USA sind im Wesentlichen geschlossen für Neueintritte, und es ergeben sich keine weiteren Leistungszuwächse der aktiven Begünstigten. Die Versorgungsleistung leitet sich aus dem Durchschnittsgehalt und den erworbenen Dienstjahren vor Schließung beziehungsweise Einfrierung des Plans ab. Das Renteneintrittsalter beträgt 65 Jahre. Die Pensionsleistungen werden über externe Fonds finanziert. Die Altersversorgung wurde entsprechend auf beitragsorientierte Altersversorgungspläne umgestellt.

Für weitere Mitarbeiter im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen auf Alters- und zum Teil auf medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2018 auf 470 Mio. EUR (Vorjahr: 426 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen aus den bisherigen Plänen in Deutschland begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhandgesellschaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e. V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit dem Treuhänder und den übrigen Treugebern über Dotierungen und führt im Fall der Dotierung diese Mittel dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften

Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset-Management wird an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Das im neuen kapitalmarktorientierten Versorgungssystem Lufthansa Rente Boden, Lufthansa Rente Kabine und Lufthansa Rente Cockpit befindliche Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen wurde im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter des Mitarbeiters wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere Anlageklassen und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde ebenfalls Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung investiert.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden für die Mitarbeiter in Deutschland Mittel in Höhe von 330 Mio. EUR (Vorjahr: 1.824 Mio. EUR) in Planvermögen dotiert.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T127 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

	31.12.2018				31.12.2017			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
in Mio. €								
Deutschland Altersversorgung	15.627	-11.446	-	4.181	13.449	-10.075	-	3.374
Deutschland Übergangsvorsorge	1.391	-395	-	996	3.130	-2.126	-	1.004
Schweiz	3.224	-2.921	-	303	3.251	-2.867	2	386
Österreich	427	-184	-	243	402	-193	-	209
USA	339	-279	-	60	350	-293	-	57
Andere Länder	404	-351	-	53	424	-363	-	61
Bilanzwerte	21.412	-15.576	-	5.836	21.006	-15.917	2	5.091
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	5.865	-	-	-	5.116
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	29	-	-	-	25

Die Überleitung vom Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträgen stellt sich wie folgt dar:

T128 ÜBERLEITUNG FINANZIERUNGSSTATUS

in Mio. €	2018	2017
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	20.847	20.444
Planvermögen	- 15.576	- 15.917
Finanzierungsstatus (Saldo)	5.271	4.527
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	565	562
Anpassung aufgrund Vermögenswertbegrenzung	-	2
Bilanzwerte	5.836	5.091
davon Pensionsrückstellungen	5.865	5.116
davon Sonstige Vermögenswerte	29	25

Während der Berichtsperiode veränderte sich der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wie folgt:

T129 ENTWICKLUNG DES BARWERTS DER PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	2018	2017
Stand 01.01.	21.006	21.442
Laufender Dienstzeitaufwand	552	671
Zinsaufwand	388	404
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	- 113	- 551
Effekte aus Abgeltungen	-	-
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	146	6
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen	- 246	- 602
Erfahrungsbedingte Anpassungen	- 119	317
Währungsumrechnungsdifferenzen	137	- 358
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	120
Beiträge zum Plan - Arbeitnehmer	124	56
Rentenzahlungen	- 463	- 431
Abgeltungszahlungen	-	- 4
Sonstige ¹⁾ /Umbuchungen	-	- 64
Stand 31.12.	21.412	21.006

¹⁾ Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Gewinne aus dem gegenüber Vorjahr gestiegenen Abzinsungssatz in der Schweiz. Die starke Veränderung, die aus den demografischen Annahmen resultiert, erklärt sich beinahe ausschließlich aus der Anpassung der Sterberichttafeln in Deutschland und Österreich. Kursbedingte Verpflichtungsanpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen werden in den erfahrungsbedingten Anpassungen ausgewiesen.

Eine detaillierte Überleitung der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

T130 ENTWICKLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS DES PLANVERMÖGENS

in Mio. €	2018	2017
Stand 01.01.	15.917	13.092
Zinsertrag	291	245
Neubewertungen		
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	- 1.195	910
Währungsumrechnungsdifferenzen	121	- 300
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	88
Beiträge zum Plan - Arbeitgeber	463	1.950
Beiträge zum Plan - Arbeitnehmer	124	56
Rentenzahlungen	- 126	- 123
Abgeltungszahlungen	-	- 4
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	- 3	- 3
Sonstige ¹⁾ /Umbuchungen	- 16	6
Stand 31.12.	15.576	15.917

¹⁾ Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

In den Geschäftsjahren 2018 und 2017 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

T131 PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2018	2017
Stand 01.01.	5.116	8.364
Währungsdifferenz Vortrag	16	- 58
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	32
Rentenzahlungen	- 337	- 308
Laufender Dienstzeitaufwand	552	671
Zinsaufwand	388	404
Zinsertrag	- 291	- 245
Effekte aus Planänderungen inkl. Plankürzungen und aus Abgeltungen sowie Verwaltungskosten	- 110	- 548
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste sowie erfahrungsbedingte Anpassungen	- 219	- 279
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	1.195	- 910
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	- 2	2
Dotierung von Planvermögen/ Umbuchungen	- 443	- 2.009
Stand 31.12.	5.865	5.116

Die Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pläne setzen sich wie folgt zusammen:

T132 AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE FÜR LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

in Mio. €	2018	2017
Laufender Dienstzeitaufwand	552	671
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	- 113	- 551
Erträge aus Planabgeltungen	-	-
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	388	404
Zinsertrag des Planvermögens	- 291	- 245
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	3	3
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge	539	282
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	1.195	- 910
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 219	- 279
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	- 2	2
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	974	- 1.187
	1.513	- 905

Der Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen und die Zinserträge aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der laufende Dienstzeitaufwand und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand werden im Personalaufwand erfasst.

Das Planvermögen erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2018 einen Verlust in Höhe von 904 Mio. EUR. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen. Im Vorjahr hatte sich ein Gesamtertrag von 1.155 Mio. EUR ergeben.

Wesentliche Auswirkungen der Vermögensobergrenze gemäß IAS 19.64 gab es keine.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert zum einen aus der Anpassung der Umwandlungssätze der Rentenbeiträge in Rentenansprüche durch die Stiftungsrate der Pensionspläne bei der Swiss International Air Lines AG aufgrund steigender Lebenserwartungen sowie zum anderen aus der Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung für die Cockpit-Mitarbeiter der Lufthansa CityLine GmbH.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen sowie des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T133 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2018	31.12.2017
Zinssatz		
Altersversorgung	2,0	2,0
Übergangsversorgung	2,0	2,0
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,0	1,0
Übergangsversorgung	1,0	1,0

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften die aktualisierten „Heubeck Richttafeln 2018 G“ verwendet.

T134 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2018	31.12.2017
Zinssatz		
Österreich	2,0	2,0
Schweiz	1,1	0,7
USA	4,3	3,7
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,9	1,8
Schweiz	1,5	1,5
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	2,0	1,7
Schweiz	0,0	0,0
USA	-	-

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG 2015-Generationentafeln verwendet. In den anderen Ländern wurden landesspezifische Sterbetafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre:

T135 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2018

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2018 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	21.412	-
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.712	- 7,9
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	23.399	+ 9,3
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.556	+ 0,7
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.283	- 0,6
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.662	+ 1,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.187	- 1,1

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

T135 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2017

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2017 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	21.006	-
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.289	- 8,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	22.998	+ 9,5
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.158	+ 0,7
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.868	- 0,7
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.274	+ 1,3
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.758	- 1,2

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jedes Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine 10-prozentige Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2018 um 151 Mio. EUR (Vorjahr: 148 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen für fondsfinanzierte leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittelfristigen Zeitraums die deutschen Pensionsverpflichtungen komplett durch Kapitalzuführungen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Dazu wurden bisher regelmäßig jährliche Zuführungen an den Treuhänder getätigt. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wird initial durch die Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer Allokationsstudie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Die Lufthansa Group steuert und überwacht die sich aus der Auslagerung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risiko-steuerung und -überwachung blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Es werden derivative Finanzinstrumente insbesondere zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von durch die Lufthansa Group durchgeführten Analysen (Asset-Liability-Matching-Studien). Um in regel-

mäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die Asset-Liability-Matching (ALM)-Studie alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einem externen Berater erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagemix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt durch den Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets.

Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und mit einer hohen Wahrscheinlichkeit das Anlageziel erreichen.

Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird. So werden derzeit alternative Investments (zum Beispiel Immobilien, Private Equity, Infrastruktur) weiter aufgebaut.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T136 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2018				31.12.2017			
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Markt-preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt		Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Markt-preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt	
			in Mio. €	in %			in Mio. €	in %
Aktien			4.003	25,9			4.358	27,4
Europa	2.847	-			2.993	-		
Andere	1.156	-			1.365	-		
Festverzinsliche Wertpapiere			6.716	43,6			5.959	37,5
Staatsanleihen	3.246	-			2.542	2		
Unternehmensanleihen	3.470	-			3.415	-		
Aktienfonds	525	-	525	3,4	593	-	593	3,7
Rentenfonds	422	-	422	2,7	1.016	-	1.016	6,4
Mischfonds ¹⁾	148	-	148	1,0	161	-	161	1,0
Geldmarktanlagen	1.443	-	1.443	9,4	1.958	-	1.958	12,3
Immobilien			792	5,1			753	4,7
Direkte Anlagen	-	7			302	6		
Indirekte Anlagen	638	147			319	126		
Versicherungsverträge	-	174	174	1,1	-	147	147	0,9
Bankguthaben	311	203	514	2,4	480	-	480	3,0
Sonstige Anlagen ²⁾	201	638	839	5,4	242	250	492	3,1
Summe	14.407	1.169	15.576	100,0	15.386	531	15.917	100,0

¹⁾ Darin enthalten sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel.

²⁾ In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Hedgefonds, Rohstoffe und Private Equity, enthalten.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebighkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verzinsung des Planvermögens wird am Periodenanfang in Höhe der Diskontierungssätze angenommen, die auf Basis von hochwertigen Unternehmensanleihen bestimmt werden. Sofern die tatsächliche Rendite des Planvermögens die angewandten Diskontierungssätze unterschreitet, erhöht sich bei den alten Versorgungsplänen die Nettoverpflichtung aus den Pensionsplänen. Bei den neuen kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen wird eine Bruttoverpflichtung, unter Berücksichtigung des zugesagten Mindestbetrags, in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Planvermögens angesetzt.

Das Aktienkursrisiko, das sich aus der Aktienquote des Planvermögens ergibt, wird als angemessen eingeschätzt. Die Ausfallrisiken von Anleiheschuldnern sind begrenzt, da nur in Anleihen von hoher Qualität (Investment Grade) investiert wird.

Die Höhe der Nettoverpflichtung aus den alten Versorgungsplänen wird in erheblichem Maße durch die Zinssätze beeinflusst, wobei das gegenwärtig niedrige Zinsniveau zu einer vergleichsweise hohen Nettoverpflichtung beiträgt. Ein fortgesetzter Rückgang der Renditen von Unternehmensanleihen würde zu einem weiteren Anstieg der leistungsorientierten Verpflichtungen führen, der voraussichtlich nur teilweise durch eine positive Entwicklung der Marktwerte der im Planvermögen enthaltenen Unternehmensanleihen kompensiert werden könnte.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich 737 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Einzahlung 2018: 674 Mio. EUR). Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch ent-

sprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind. Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2018 17 Jahre (Vorjahr: 18 Jahre).

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T137 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2018		Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2018
in Mio. €		
2019		531
2020		547
2021		571
2022		586
2023		615
2024 - 2028		3.533

T137 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2017		Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2017
in Mio. €		
2018		514
2019		526
2020		545
2021		559
2022		567
2023 - 2027		3.224

34 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T138 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2018			31.12.2017		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	31	14	17	30	14	16
Übrige Personalkosten	196	150	46	186	145	41
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	63	-	63	31	-	31
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	64	34	30	103	54	49
Umweltlastensanierungen	27	24	3	28	25	3
Prozesse	85	18	67	119	21	98
Restrukturierungen/Abfindungen	210	119	91	208	94	114
Festpreis Kundenverträge Technik	-	-	-	148	42	106
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	281	131	150	292	149	143
Gewährleistungen	49	-	49	41	-	41
Übrige Rückstellungen	456	47	409	405	57	348
Summe	1.462	537	925	1.591	601	990

Mit Einführung des IFRS 15 werden die Rückstellungen für Fertigungsaufträge des Geschäftsfelds Technik unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgeschenken und sonstigen kurzfristigen Verpflichtungen.

Für die Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden wird eine Rückstellung gebildet, die mit dem Buchwert der dafür aktivierten CO₂-Emissionszertifikate bewertet wird. Ist ein Teil der Verpflichtung nicht durch vorhandene Zertifikate gedeckt, wird die Rückstellung hierfür mit dem Marktpreis der Emissionszertifikate am Stichtag bewertet.

Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigenutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur von Flugzeugen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen mit 139 Mio. EUR (Vorjahr: 149 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings.

Im Geschäftsjahr 2018 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

T139 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2018

in Mio.€	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2018	30	186	31	103	28	119
Änderung Konsolidierungskreis	-	2	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	1	-	-	-	-1
Verbrauch	-60	-28	-31	-35	-1	-32
Zuführung/Neubildung	60	35	63	6	-	28
Zinseffekte	5	2	-	-	-	-
Auflösung	-	-2	-	-10	-	-29
Umgliederungen	-4	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2018	31	196	63	64	27	85

T139 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2018 (Fortsetzung)

in Mio.€	Restrukturierungen/Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2018	208	292	41	457	1.495
Änderung Konsolidierungskreis	-	-31	-	1	-28
Währungsdifferenzen	-	7	-	-	7
Verbrauch	-69	-84	-13	-161	-514
Zuführung/Neubildung	82	110	25	195	604
Zinseffekte	-	-	-	-	7
Auflösung	-10	-13	-4	-33	-101
Umgliederungen	-1	-	-	-3	-8
Stand 31.12.2018	210	281	49	456	1.462

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

T139 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2017

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2017	21	167	28	115	28	104
Änderung Konsolidierungskreis	-	2	8	-	-	15
Währungsdifferenzen	-	-3	-	-	-	6
Verbrauch	-58	-26	-30	-41	-2	-31
Zuführung/Neubildung	62	47	25	37	2	59
Zinseffekte	4	-	-	-	-	-
Auflösung	-	-2	-	-2	-	-16
Umgliederungen	1	1	-	-6	-	-18
Stand 31.12.2017	30	186	31	103	28	119

T139 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2017 (Fortsetzung)

in Mio. €	Restrukturierungen/Abfindungen	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2017	219	167	291	50	379	1.569
Änderung Konsolidierungskreis	2	-	61	-	13	101
Währungsdifferenzen	-	-2	-20	-1	-3	-23
Verbrauch	-72	-97	-194	-17	-110	-678
Zuführung/Neubildung	63	88	168	16	135	702
Zinseffekte	-	-	-	-	-	4
Auflösung	-4	-7	-14	-7	-11	-63
Umgliederungen	-	-1	-	-	2	-21
Stand 31.12.2017	208	148	292	41	405	1.591

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T140 FINANZIERUNGSSTAND

in Mio. €	2018	2017
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	166	167
Externes Planvermögen	-156	-162
	10	5
davon sonstige Rückstellungen	31	30
davon sonstige Vermögenswerte	21	25

Zur Insolvenzversicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt wird, wurde Vermögen in Höhe von insgesamt 175 Mio. EUR auf ein externes Treuhandvermögen übertragen. Dieses ausgelagerte Vermögen, das die Anforderungen an Planvermögen erfüllt und daher den Bruttoverpflichtungsumfang entsprechend mindert, wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet.

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen erfolgte im Jahr 2018 mit einem Zinssatz von 0,34% (Vorjahr: 0,03%).

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T141 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2018

in Mio. €	2020	2021	2022	2023 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	21	8	2	3
Umweltlastensanierungen	3	3	3	16
Restrukturierungen/ Abfindungen	47	47	19	8
Überholung Lease-Flugzeuge	80	19	11	24
Übrige Rückstellungen	23	16	7	31

Zum Ende des Geschäftsjahres 2017 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

T141 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2017

in Mio. €	2019	2020	2021	2022 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	25	15	4	10
Umweltlastensanierungen	3	3	3	17
Restrukturierungen/ Abfindungen	19	19	40	15
Festpreis Kundenverträge Technik ¹⁾	22	21	-	-
Überholung Lease-Flugzeuge	73	54	21	11
Übrige Rückstellungen	23	20	9	31

¹⁾ Werte im aktuellen Jahr werden aufgrund von IFRS 15 unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen.

35 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:

T142 FINANZSCHULDEN 31.12.2018

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1.007	508	499
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.957	1.401	556
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3.721	3.099	622
	6.685	5.008	1.677

T142 FINANZSCHULDEN 31.12.2017

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1.005	1.005	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.044	1.881	163
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3.765	3.256	509
	6.814	6.142	672

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 75 Mio. EUR (Vorjahr: 101 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2018 noch im Geschäftsjahr 2017 sind Zahlungsverpflichtungen unter den genannten Darlehensverträgen nicht beziehungsweise nur verzögert erfüllt worden.

Die Leasingverbindlichkeiten und sonstigen Darlehen stehen fast ausschließlich im Zusammenhang mit den unter [Erläuterung 20, S. 134 ff.](#), geschilderten Finanzierungsleasingverträgen und den unter [Erläuterung 18, S. 132](#), beschriebenen Flugzeugfinanzierungen.

36 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T143 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2018	01.01.2018
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	22	43
	22	43

Unter den langfristigen Vertragsverbindlichkeiten werden mit Einführung des IFRS 15 die langfristigen Abgrenzungen für Fertigungsaufträge erfasst, die bisher unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wurden.

37 Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

T144 LANGFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	137	243
	137	243

38 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T145 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Erhaltene Anzahlungen	4	4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	21	752
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	26	533
	51	1.289

Zum 31. Dezember 2017 waren in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten 739 Mio. EUR und in den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten 499 Mio. EUR Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen enthalten, die ab 2018 infolge der Einführung von IFRS 15 unter den kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten gezeigt werden.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält wie im Vorjahr 8 Mio. EUR erhaltene Investitionszuschüsse und -zulagen, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in Folgejahren aufgelöst werden.

In den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter enthalten. Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren Lufthansa und weitere in das Programm einbezogene konsolidierte und nicht konsolidierte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 % für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Die gewährten Optionspakete 2015, 2016, 2017 und 2018 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmer bei Werthaltigkeit eine Barzahlung.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft, während die Performance-Option an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie gebunden ist. Aus der Outperformance-Option erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung. Bei einer Outperformance von mehr als 20 % ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Aus der Performance-Option 2015 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 29 % verbessert. Diese ist bei mehr als 44 % auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der Performance-Option 2016 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 27 % verbessert. Diese ist bei mehr als 41 % auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der Performance-Option 2017 ergibt sich eine Barzahlung bei einer Aktienkursentwicklung von mehr als 23 %; der maximale Auszahlungsbetrag wird bei einer Kurssteigerung von 35 % erreicht. Aus der Performance-Option 2018 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 22 % verbessert. Diese ist bei mehr als 33 % auf einen Maximalbetrag begrenzt.

T146 PROGRAMME 2015, 2016, 2017 UND 2018 OUTPERFORMANCE-OPTION

	€ je Outperformancestufe	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	1.000 je Prozentpunkt ab 1 %	20.000
Führungskräfte	400 je Prozentpunkt ab 1 %	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	200 je 5 Prozentpunkte ab 1 %	1.000

T147 PROGRAMME 2015, 2016, 2017 UND 2018 PERFORMANCE-OPTION

	€ je Performancestufe	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10.000 + 1.000 je Performancestufe	20.000
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1.000

Die Laufzeit der Programme beträgt jeweils vier Jahre. Alle Optionen sind jeweils im letzten Jahr der Laufzeit zu einem festgelegten Zeitpunkt ausübbar. Die Berechnung der Performance und Outperformance erfolgt in allen Programmen nach dem Total Shareholder Return-Prinzip. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2018 und 2017 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T148 ENTWICKLUNG DES OPTIONSBESTANDS

	2018		2017	
	Anzahl an Optionen/Optionspaketen	Barausgleich in Tsd. €	Anzahl an Optionen/Optionspaketen	Barausgleich in Tsd. €
Ausstehende Optionen zum 01.01.	19.167	-	18.277	-
Gewährte Optionen	6.066	-	5.178	-
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	523	-	156	-
Ausgeübte Optionen	4.164	36.868	4.132	36.191
Ausstehende Optionen zum 31.12.	20.546	-	19.167	-

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2014 erfolgte aus der Performance- und Outperformance-Option eine Auszahlung in Höhe von 37 Mio. EUR, jeweils zu gleichen Teilen aus beiden Optionskomponenten (Vorjahr: 36 Mio. EUR). Für das Aktienprogramm 2018 wurden im Geschäftsjahr 772.489 neue Aktien ausgegeben, zu einem Durchschnittskurs von 17,76 EUR und damit einem Gesamtwert in Höhe von 14 Mio. EUR. Durch die Gewährung des Rabatts von 50% für Mitarbeiter entstand durch die Ausgabe neuer Aktien somit ein Personalaufwand in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR). Insgesamt halten Teilnehmer der Programme damit zum aktuellen Stichtag 3.561.026 Aktien (Vorjahr: 3.907.293 Aktien).

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionsrechte der noch laufenden Aktienprogramme 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:

T149 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE

	Anzahl Optionspakete zum 31.12.2018	Beizulegender Zeitwert zum 31.12.2018 pro Optionspaket in €	Anteil bereits erdienter Anspruch an der Programm-laufzeit	Beizulegender Zeitwert zum 31.12.2018 gesamt in €
Vorstand				
Optionen 2015	135	37.052	0,71	3.543.097
Optionen 2016	135	33.643	0,46	2.081.661
Optionen 2017	165	12.029	0,29	578.896
Optionen 2018	165	11.481	0,04	78.932
Führungskräfte				
Optionen 2015	1.869	14.816	0,79	21.922.123
Optionen 2016	2.247	13.454	0,54	16.375.200
Optionen 2017	2.333	4.809	0,29	3.272.324
Optionen 2018	2.622	4.680	0,04	511.290
Außertarifliche Mitarbeiter				
Optionen 2015	2.539	1.850	0,79	3.718.577
Optionen 2016	2.631	1.681	0,54	2.395.635
Optionen 2017	2.426	606	0,29	428.796
Optionen 2018	3.279	566	0,04	77.330
Summe	20.546			54.983.861

T149 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE

	Anzahl Optionspakete zum 31.12.2017	Beizulegender Zeitwert zum 31.12.2017 pro Optionspaket in €	Anteil bereits erdienter Anspruch an der Programm-laufzeit	Beizulegender Zeitwert zum 31.12.2017 gesamt in €
Vorstand				
Optionen 2014	135	39.180	0,75	3.991.463
Optionen 2015	135	37.671	0,50	2.566.337
Optionen 2016	135	35.697	0,25	1.227.084
Optionen 2017	165	18.384	0,04	126.390
Führungskräfte				
Optionen 2014	1.824	15.671	0,79	22.628.924
Optionen 2015	1.917	15.102	0,54	15.681.539
Optionen 2016	2.303	14.277	0,29	9.589.980
Optionen 2017	2.453	7.351	0,04	751.333
Außertarifliche Mitarbeiter				
Optionen 2014	2.205	1.958	0,79	3.417.934
Optionen 2015	2.554	1.887	0,54	2.610.507
Optionen 2016	2.646	1.784	0,29	1.376.802
Optionen 2017	2.695	922	0,04	103.533
Summe	19.167			64.071.826

Im Rahmen der Bilanzierung der Verpflichtung aus der Bewertung der Optionsrechte wird weiterhin eine Fluktuation der Mitarbeiter in Höhe von 5,1% berücksichtigt, sodass die bilanzierte Rückstellung unterhalb des berechneten Zeitwerts liegt. Aus der Bewertung der Optionsrechte ergibt sich somit zum Stichtag eine sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeit in Höhe von 53 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR), wovon 25 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung von ausgelaufenen Optionsrechten in Höhe von 37 Mio. EUR reduziert die zuvor bilanzierte Verbindlichkeit, sodass sich aus der Veränderung der Optionsrechte im Geschäftsjahr ein Personalaufwand von 29 Mio. EUR ergibt (Vorjahr: 82 Mio. EUR).

In die Monte-Carlo-Simulation sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssatz für die Restlaufzeit der Outperformance-Option wurden 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:

T150 REFERENZPREIS

		Optionen 2015	Optionen 2016	Optionen 2017	Optionen 2018
Lufthansa	EUR	12,34	10,55	23,00	21,18
Air France-KLM	EUR	6,32	5,00	13,12	8,56
IAG	GBP	574,73	400,94	612,70	646,28
Ryanair	EUR	13,05	12,40	17,25	12,82
easyJet	GBP	1.733,22	1.018,21	1.240,72	1.340,31
Air Berlin	EUR	1,00	0,68	-	-
Norwegian	NOK	-	-	218,45	236,70
WIZZair	GBP	-	-	2.991,52	2.858,46

T151 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

in % für:	Optionen 2015 zum 31.12.2018	Optionen 2015 zum 31.12.2017	Optionen 2016 zum 31.12.2018	Optionen 2016 zum 31.12.2017	Optionen 2017 zum 31.12.2018	Optionen 2017 zum 31.12.2017	Optionen 2018 zum 31.12.2018	Optionen 2018 zum 31.12.2017
Lufthansa	31,88	31,66	29,76	31,30	31,77	31,78	31,46	-
Air France-KLM	38,09	36,78	37,48	36,45	37,22	37,58	36,85	-
IAG	23,35	36,90	24,38	35,04	33,00	34,45	32,51	-
Ryanair	32,79	31,14	29,00	30,89	31,72	30,59	31,41	-
easyJet	30,17	37,15	30,08	34,96	34,97	34,15	33,82	-
Air Berlin	147,57	100,16	140,85	84,39	-	-	-	-
Norwegian	-	-	-	-	51,97	42,08	50,01	-
WIZZair	-	-	-	-	35,27	34,44	35,27	-
Risikoloser Zinssatz	Optionen 2015: -0,68% für Eurozone (Vorjahr: -0,72%) 0,75% für Großbritannien (Vorjahr: 0,49%)				Optionen 2017: -0,54% für Eurozone (Vorjahr: -0,46%) 0,79% für Großbritannien (Vorjahr: 0,69%) 1,20% für Norwegen (Vorjahr: 0,89%)			
	Optionen 2016: -0,64% für Eurozone (Vorjahr: -0,60%) 0,74% für Großbritannien (Vorjahr: 0,58%)				Optionen 2018: -0,41% für Eurozone 0,85% für Großbritannien 1,31% für Norwegen			
Fluktuation	5,1% (Vorjahr: 5,1%)				5,1% (Vorjahr: 5,1%)			

39 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T152 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2018	01.01.2018
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.969	3.773
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.186	2.151
Verbindlichkeiten aus Technik- und EDV-Leistungen	79	110
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	51	60
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.316	2.321
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	6.285	6.094
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse		
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.491	
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	578	
Erlöse aus Technik- und EDV-Leistungen	69	
Sonstige	56	
Summe	4.194	
Erlöse aus in früheren Perioden erfüllten Leistungsverpflichtungen		
Erlöse aus Technik- und EDV-Leistungen	-	

Zum 31. Dezember 2018 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 225 Mrd. Meilen aus Meilenbonusprogrammen (Vorjahr: 220 Mrd. Meilen) zu bewerten.

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 6,1 Mrd. EUR, wovon 1,2 Mrd. EUR auf die nächsten zwölf Monate entfallen. Im Wesentlichen sind dies Wartungsverträge des Geschäftsbereichs Technik über die langfristige Instandsetzung und Überholung der Teilflotten von Fluggesellschaften. Bei der Ermittlung der ausstehenden Leistungsverpflichtungen wird die in den Verträgen vereinbarte und aus den jeweiligen Flugplanungen abgeleitete Anzahl an Wartungsereignissen mit ihren wahrscheinlichen Erlösen und Festpreisen für bestimmte Leistungen (Bereich VIP und Kabinenmodifikation) berücksichtigt. Von den Leistungsverpflichtungen, die zwölf Monate übersteigen, werden voraussichtlich 79 % bis 2024 realisiert sein.

Den Vereinfachungsregeln des IFRS 15 entsprechend, werden keine Angaben zu den Leistungsverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben. Prämienmeilen können mindestens über drei Jahre eingelöst werden, sind jedoch kurzfristig einlösbar.

Die Lufthansa Group wendet die Vereinfachungsregelung des IFRS 15.94 in Bezug auf die Aufwandserfassung bei Vertragsanbahnungskosten an, wenn der ansonsten zu berücksichtigende Abschreibungszeitraum weniger als zwölf Monate betragen würde.

40 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten**T153 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	43	74
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	3.869	3.357
	3.912	3.431
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	39	18
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	269	233
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	-	-
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	574	591
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	970	976
	1.852	1.818
Summe	5.764	5.249

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

41 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T154 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Erhaltene Anzahlungen	16	51
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	39	380
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	333	561
	388	992

Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen waren im Vorjahr in Höhe von 290 Mio. EUR unter den kurzfristigen passiven Rechnungsabgrenzungsposten und mit 242 Mio. EUR unter den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten erfasst. Diese Beträge werden mit Anwendung des IFRS 15 unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten enthalten 303 Mio. EUR (Vorjahr: 286 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden. Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten enthalten des Weiteren den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (↗ Erläuterung 38, S. 153 ff.).

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

42 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

Zum 31. Dezember 2018 ist die Lufthansa Group in fünf berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur.

Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften wie Netz- und Vertriebsstrukturen, Kunden und Dienstleistungen wurden die Aktivitäten jeweils zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Das Segment Network Airlines besteht aus den Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht ↗ ab S. 12 dargestellt.

Das Segment Eurowings beinhaltet die Fluggesellschaften Eurowings, Germanwings und Brussels Airlines sowie die Beteiligung an SunExpress.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten aus dem Frachtlinienluftverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge und firmiert als die Lufthansa Technik-Gruppe.

Das Segment Catering, vertreten durch die LSG Lufthansa Service-/Sky Chefs-Gruppe, ist weltweiter Marktführer im Airline-Catering.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ der Segmentberichterstattung dargestellt. Hierunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus-Gruppe, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN SEGMENTDATEN UND DER INTERNEN STEUERUNG

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in ↗ Erläuterung 2, S. 106 ff., beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand der zwei Segmentergebnisgrößen EBIT beziehungsweise Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT setzt sich aus dem betrieblichen IFRS-Ergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Das Adjusted EBIT ergibt sich durch Korrektur des EBIT um Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßigen Ab- und Zuschreibungen sowie um periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen).

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen ↗ Erläuterung 3, S. 121.

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Segmentergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

T155 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2018

in Mio. €	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen	Überleitung		Konzern
								Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
Außenumsätze	21.992	4.212	2.681	3.812	2.499	35.196	648	-	-	35.844
davon Verkehrserlöse	20.877	4.118	2.550	-	-	27.545	-	558	-	28.103
Konzerninnenumsätze	727	18	32	2.106	718	3.601	344	-	-3.945	-
Umsatzerlöse	22.719	4.230	2.713	5.918	3.217	38.797	992	-	-3.945	35.844
Übrige betriebliche Erträge	699	290	57	264	77	1.387	1.884	-	-987	2.284
Betriebliche Erträge	23.418	4.520	2.770	6.182	3.294	40.184	2.876	-	-4.932	38.128
Betriebliche Aufwendungen	21.024	4.775	2.538	5.764	3.208	37.309	3.109	-	-4.952	35.466
davon Materialaufwand	11.884	3.174	1.753	3.359	1.385	21.555	261	-	-3.147	18.669
davon Personalaufwand	4.159	619	420	1.435	1.218	7.851	1.080	-	-7	8.924
davon Abschreibungen	1.497	372	104	124	66	2.163	54	-	-37	2.180
davon sonstige Aufwendungen	3.484	610	261	846	539	5.740	1.714	-	-1.761	5.693
Beteiligungsergebnis	35	24	36	7	29	131	44	-	-1	174
davon Ergebnis Equity-Bewertung	31	24	25	9	25	114	1	-	-1	114
Adjusted EBIT¹⁾	2.429	-231	268	425	115	3.006	-189	-	19	2.836
Überleitungspositionen	120	-	-5	1	-5	111	27	-	-	138
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	1	-	-4	5	-5	-3	-5	-	-1	-9
Pensionssondereffekte	110	-	-	-	-	110	2	-	1	113
Ergebnis Anlagenabgang	9	-	-1	-4	-	4	30	-	-	34
EBIT	2.549	-231	263	426	110	3.117	-162	-	19	2.974
Übriges Finanzergebnis										-190
Ergebnis vor Ertragsteuern										2.784
Gebundenes Kapital ²⁾	9.635	2.220	1.430	4.825	1.263	19.373	1.890	-	-290	20.973
davon aus Equity-Beteiligungen	25	148	52	284	138	647	6	-	-3	650
Segmentinvestitionen	2.573	515	374	241	79	3.782	59	-	-24	3.817
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	32	-	32	-	-	-	32
Mitarbeiter zum Stichtag	51.778	9.255	4.505	23.219	35.512	124.269	11.265	-	-	135.534
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	51.327	9.296	4.422	22.537	35.548	123.130	11.200	-	-	134.330

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 32, im Konzernlagebericht.

²⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

T155 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2017

in Mio. €	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts-pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell-schaften und Konzern-funktionen	Überleitung		Konzern
								Nicht zugeordnet	Konsoli-dierung	
Außenumsätze	22.644	4.045	2.497	3.568	2.556	35.310	269	-	-	35.579
davon Verkehrserlöse	21.538	3.927	2.373	-	-	27.838	-	561	-	28.399
Konzerninnenumsätze	673	-4	27	1.836	663	3.195	177	-	-3.372	-
Umsatzerlöse	23.317	4.041	2.524	5.404	3.219	38.505	446	-	-3.372	35.579
Übrige betriebliche Erträge	801	281	73	326	55	1.536	2.243	-	-1.191	2.588
Betriebliche Erträge	24.118	4.322	2.597	5.730	3.274	40.041	2.689	-	-4.563	38.167
Betriebliche Aufwendungen	21.841	4.294	2.357	5.345	3.240	37.077	2.839	-	-4.561	35.355
davon Materialaufwand	12.617	3.044	1.575	3.039	1.396	21.671	231	-	-2.874	19.028
davon Personalaufwand	4.203	484	435	1.356	1.220	7.698	1.031	-	-6	8.723
davon Abschreibungen	1.479	262	100	115	64	2.020	53	-	-33	2.040
davon sonstige Aufwendungen	3.542	504	247	835	560	5.688	1.524	-	-1.648	5.564
Beteiligungsergebnis	19	32	23	30	32	136	20	-	1	157
davon Ergebnis Equity-Bewertung	15	32	20	25	26	118	1	-	-1	118
Adjusted EBIT¹⁾	2.296	60	263	415	66	3.100	-130	-	-1	2.969
Überleitungspositionen	453	-93	-1	-4	-21	334	-3	-	-3	328
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	-129	-78	-6	-4	-26	-243	-16	-	-1	-260
Pensionssondereffekte	559	-15	4	-	-	548	2	-	1	551
Ergebnis Anlagenabgang	23	-	1	-	5	29	11	-	-3	37
EBIT	2.749	-33	262	411	45	3.434	-133	-	-4	3.297
Übriges Finanzergebnis										-139
Ergebnis vor Ertragsteuern										3.158
Gebundenes Kapital ²⁾	9.139	1.996	1.317	4.226	1.219	17.897	2.233	-	-143	19.987
davon aus Equity-Beteiligungen	48	131	48	247	129	603	6	-	-24	585
Segmentinvestitionen	2.051	972	79	233	84	3.419	62	-	-143	3.338
davon aus Equity-Beteiligungen	17	-	-	38	-	55	-	-	-	55
Mitarbeiter zum Stichtag	50.190	7.501	4.511	21.502	34.563	118.267	11.157	-	-	129.424
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	49.679	7.190	4.504	21.200	35.122	117.695	11.161	-	-	128.856

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 32, im Konzernlagebericht.

²⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

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 Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar. Die Beträge in der Überleitungsspalte zum Konzern-EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

Die Änderung der Bilanzierung von Triebwerkswartungsereignissen hat sich wie folgt auf die Segmentergebnisse ausgewirkt:

T156 RESTATEMENTEFFEKTE TRIEBWERKSWARTUNG NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Konsolidierung	Konzern
Erhöhung Abschreibungen 2018	-266	-88	-19	35	-338
Änderung Technikaufwand 2018	422	35	22	-489	-10
Erhöhung aktivierte Eigenleistungen 2018	-	-	-	470	470
Effekt auf Adjusted EBIT¹⁾ 2018	156	-53	3	16	122
Außerplanmäßige Abschreibungen/Abgangsergebnisse	-	-	-	-	-
Effekt auf EBIT 2018	156	-53	3	16	122
Erhöhung Abschreibungen 2017	-268	-66	-17	30	-321
Änderung Technikaufwand 2017	301	32	38	-386	-15
Erhöhung aktivierte Eigenleistungen 2017	-	-	-	332	332
Effekt auf Adjusted EBIT¹⁾ 2017	33	-34	21	-24	-4
Außerplanmäßige Abschreibungen/Abgangsergebnisse	-4	-8	1	2	-9
Effekt auf EBIT 2017	29	-42	22	-22	-13

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 32, im Konzernlagebericht.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2018

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet. Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Lufthansa steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netz-ergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Segment Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Network Airlines, Eurowings und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T157 AUSSENSUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2018

in Mio. €	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	19.022	4.193	674	3.142	594	478	28.103
Andere Betriebserlöse	3.283	2.272	361	1.383	223	219	7.741
Langfristige Vermögenswerte ²⁾	20.342	276	41	206	2	23	20.890
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	3.773	39	5	16	-	5	3.838

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T158 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2018

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse ¹⁾	8.955	3.759
Andere Betriebserlöse	1.066	1.896
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	13.984	261
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	2.410	36

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeuersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2017

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T157 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2017

in Mio. €	Europa	Nord-amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	19.040	4.338	676	3.174	681	490	28.399
Andere Betriebserlöse	2.888	2.103	312	1.375	294	208	7.180
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	18.818	261	42	210	3	20	19.354
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	3.384	34	2	9	-	2	3.431

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeuersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T158 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2017

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse ¹⁾	8.761	3.889
Andere Betriebserlöse	946	1.766
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	12.999	247
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	2.501	32

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeuersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2018 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse der Lufthansa Group getätigt.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG AB 2019

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2019 wird ein Teil der Lufthansa Systems-Gruppe durch die Lufthansa Technik-Gruppe gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Segment Technik zugeordnet. Die hiervon betroffenen Gesellschaften erzielten im Geschäftsjahr bei Umsatzerlösen von 234 Mio. EUR ein Adjusted EBIT von 20 Mio. EUR. Die Vorjahreswerte werden in der Berichterstattung 2019 entsprechend angepasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

43 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente der Lufthansa Group im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem Mittelzu- und -abfluss 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 ohne Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten in Höhe von 66 Mio. EUR (Vorjahr: 179 Mio. EUR). Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristig liquidierbaren Wertpapiere.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

T159 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio.€	2018	2017
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	46	-56
Wertberichtigung auf Forderungen	99	99
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	-48	-46
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	-260	-151
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	-113	-551
Summe	-276	-705

Das Trade Working Capital setzt sich aus den Veränderungen der Bilanzansätze von Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögensgegenständen und Anzahlungen, sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, Vertragsverbindlichkeiten sowie kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten zusammen.

In der Position Übrige Aktiva/Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen an die Versorgungsberechtigten, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen und Abgrenzungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

Hinsichtlich der Auswirkungen der retrospektiv angewendeten neuen Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf

➔ Erläuterung 2, S. 106 ff.

Cashflow aus der Investitionstätigkeit (und Geldanlagen)

Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den Investitionen und Desinvestitionen langfristiger Vermögenswerte.

Von der Lufthansa Group aktivierte Vermögenswerte, die die Kriterien eines Finanzierungsleasings erfüllen, werden dem Cashflow aus Investitionstätigkeit zugeordnet. Deren Höhe betrug im Geschäftsjahr 243 Mio. EUR (Vorjahr: 91 Mio. EUR).

Im Jahr 2018 wurden im Konzern Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 587 Mio. EUR (Vorjahr: 2.006 Mio. EUR) vorgenommen. Diese Zahlungsströme wurden dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen zugeordnet. Gegenläufig führen Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen zu Cash-Zuflüssen aus Geldanlagen (126 Mio. EUR; Vorjahr: 123 Mio. EUR). Sie korrespondieren mit den Abflüssen im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Hinsichtlich der Auswirkungen der neuen Bilanzierungsmethodik für Triebwerkswartungsereignisse verweisen wir auf ➔ Erläuterung 2, S. 106 ff.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

44 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Durch die Einführung von IFRS 9 zum 1. Januar 2018 ändert sich sowohl die Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten als auch deren Bewertung, insbesondere durch die

Einführung des neuen Wertminderungsmodells zur Berücksichtigung erwarteter Verluste. Die nachfolgende Übersicht beschreibt die Änderungen der Bewertungskategorien und Bewertungen von finanziellen Vermögenswerten bei Erstanzwendung von IFRS 9. Für finanzielle Verbindlichkeiten ergeben sich für Lufthansa keine Änderungen in der Klassifizierung und Bewertung durch IFRS 9.

T161 IFRS 9-UMSTELLUNG – ÄNDERUNGEN IN DER BEWERTUNGSKATEGORIE UND VON BUCHWERTEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

in Mio. €	IAS 39 Buchwerte nach Bewertungskategorie per 31.12.2017					
	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Buchwertänderungen durch Neubewertungen für das Expected Loss-Wertminderungsmodell	Buchwertänderungen durch Umstellung der Bewertungskategorie
Übrige Beteiligungen	-	-	17	-	-	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	32	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	32	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-
Ausleihungen	158	-	-	-	-	-
Langfristige Forderungen	289	-	-	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	77	-	565	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.283	-	-	-	-10	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	56	-	544	-	-
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	2.551	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	391	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	2.160	-	-	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.397	-	-	-	-	-
Gesamt	7.127	133	2.600	1.109	-10	-

T161 IFRS 9-UMSTELLUNG – ÄNDERUNGEN IN DER BEWERTUNGSKATEGORIE UND VON BUCHWERTEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

(Fortsetzung)

in Mio. €	IFRS 9 Buchwerte nach Bewertungskategorie per 01.01.2018					
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	
Übrige Beteiligungen	-	17	-	-	-	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	-	32	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	32	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-
Ausleihungen	158	-	-	-	-	-
Langfristige Forderungen	289	-	-	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	77	-	-	-	565
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.273	-	-	-	-	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	56	-	-	-	544
Kurzfristige Wertpapiere	-	391	2.160	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	391	-	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	2.160	-	-	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.397	-	-	-	-	-
Gesamt	7.117	541	2.160	32	1.109	-

Zum aktuellen Stichtag lassen sich die finanziellen Vermögenswerte in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

T162 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2018

in Mio.€	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Zum beizulegen- den Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegen- den Zeitwert (mit Recycling)	Erfolgsneutral zum beizulegen- den Zeitwert (ohne Recycling)	Derivative Finanz- instrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungs- beziehung sind
Übrige Beteiligungen	-	24	-	-	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	30	-
davon Fremdkapitalinstrumente	11	-	-	-	-
Ausleihungen	174	-	-	-	-
Langfristige Forderungen	279	-	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	4	-	-	824
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.513	-	-	-	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	23	-	-	334
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	280	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	1.457	-	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.500	-	-	-	-
Summe	7.477	331	1.457	30	1.158

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind Derivate klassifiziert, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als freistehende Derivate bilanziert werden. Daneben enthält diese Kategorie Eigenkapitalinstrumente, bestehend aus Aktien und Beteiligungen, für die das instrumentenspezifische Wahlrecht der erfolgsneutralen Bewertung zum Zeitwert ohne Recycling nicht ausgeübt wurde. Zum Stichtag wurde für zwei Aktienpositionen das Wahlrecht ausgeübt, diese erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling zu bilanzieren, zur Verhinderung erfolgswirksamer Marktwertänderungen. Die erste Position beinhaltet Aktien der VISA Inc. (Marktwert 15 Mio. EUR, Dividendenzahlungen 0,1 Mio. EUR), die zweite Position Aktien der Alliance Aviation Services Ltd. (Marktwert 15 Mio. EUR, Dividendenzahlungen 0,6 Mio. EUR). Zum Stichtag weisen beide Aktienpositionen eine Rücklage in Höhe von 18 Mio. EUR auf. Die Marktbewertungsrücklage für erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) bewertete finanzielle Vermögenswerte beträgt zum Stichtag 3 Mio. EUR.

FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern, wobei in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ Derivate klassifiziert sind, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als freistehende Derivate bilanziert werden.

T163 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2018

in Mio.€	Verbindlich- keiten zum beizulegen- den Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstru- mente, die wirksamer Teil einer Siche- rungsbezie- hung sind	Andere finanzielle Verbindlich- keiten zu Anschaf- fungskosten
Finanzschulden	-	-	6.685
Derivative Finanzinstrumente	29	586	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	3.912
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	1.989
Summe	29	586	12.586

T163 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2017

in Mio.€	Verbindlich- keiten zum beizulegen- den Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstru- mente, die wirksamer Teil einer Siche- rungsbezie- hung sind	Andere finanzielle Verbindlich- keiten zu Anschaf- fungskosten
Finanzschulden	-	-	6.814
Derivative Finanzinstrumente	123	191	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	3.431
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	2.061
Summe	123	191	12.306

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

T164 NETTOERGEBNIS 2018 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
in Mio. €						
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	59	43	-	29	131
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-12	22	-	-10	7	7
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	-	-	-
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-	-	-32	-	-32
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-124	-	-	-	-39	-163
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-	-	-18	-	-18
Summe	-136	81	43	-60	-3	-75

T164 NETTOERGEBNIS 2017 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
in Mio. €						
Ausleihungen und Forderungen	-	8	135	-	-135	8
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	130	-	-	-26	104
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-216	-	-216
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-127	-	-	-	510	383
Summe	-127	138	135	-216	349	279

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen (Level 1 der Fair Value-Hierarchie). 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 (Level 2 der Fair Value-Hierarchie). Für die weiteren zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, langfristige Forderungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Kassenbestände, wird der Buchwert als angemessener Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert angesehen.

T165 FINANZSCHULDEN

in Mio. €	31.12.2018		31.12.2017	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1.007	1.026	1.005	1.063
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.957	1.984	2.044	2.113
Leasingverbindlichkeiten	3.721	3.664	3.765	3.722
Summe	6.685	6.674	6.814	6.898

ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BILANZIERTE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSSTUFEN

In der nachfolgenden Tabelle sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die Bewertungsstufen sind dabei folgendermaßen definiert:

- Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.
- Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.
- Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Im Geschäftsjahr 2018 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T166 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	27	-	27
Wertpapiere	278	2	-	280
Finanzielle Vermögenswerte über die GuV gesamt	278	29	-	307
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.158	-	1.158
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value				
Eigenkapitalinstrumente	15	15	-	30
Fremdkapitalinstrumente	-	1.455	-	1.455
	15	1.470	-	1.485
Vermögenswerte gesamt	293	2.657	-	2.950

T167 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-29	-	-29
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-586	-	-586
Verbindlichkeiten gesamt	-	-615	-	-615

Im Vorjahr ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T166 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2017

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	131	-	131
Wertpapiere	-	-	-	-
Finanzielle Vermögenswerte über die GuV gesamt	-	131	-	131
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.110	-	1.110
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Eigenkapitalinstrumente	410	13	-	423
Fremdkapitalinstrumente	-	2.160	-	2.160
	410	2.173	-	2.583
Vermögenswerte gesamt	410	3.414	-	3.824

T167 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2017

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	123	-	123
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	191	-	191
Verbindlichkeiten gesamt	-	314	-	314

**SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN
UND VERBINDLICHKEITEN**

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T168 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.983	470	5.513	-	33	5.513
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.185	-	1.185	10	13	1.162
Bankguthaben und Kassenbestände	1.508	8	1.500	-	-	1.500
Summe Aktiva	8.676	478	8.198	10	46	8.175

T169 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.390	478	3.912	-	13	3.912
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	615	-	615	10	33	572
Summe Passiva	5.005	478	4.527	10	46	4.484

Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

T168 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2017

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.434	151	5.283	-	77	5.283
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.242	-	1.242	72	10	1.160
Bankguthaben und Kassenbestände	1.422	25	1.397	-	-	1.397
Summe Aktiva	8.098	176	7.922	72	87	7.840

T169 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2017

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.607	176	3.431	-	10	3.431
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	314	-	314	72	77	165
Summe Passiva	3.921	176	3.745	72	87	3.596

GRUNDSÄTZE DER SICHERUNGSPOLITIK

Die Lufthansa Group ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Die Begrenzung dieser Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement ist Bestandteil der Unternehmenspolitik.

Marktrisiko

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 Markt- beziehungsweise Preisrisiken für die Lufthansa Group 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.

Währungsrisiko

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich Lufthansa im Wesentlichen im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier der Chinesische Renminbi, der Schweizer Franken, das Britische Pfund, der Japanische Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert, die bilanziell als Cashflow Hedge abgebildet werden.

Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2018 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T170 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2018

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-9.512	9.906	148.644	1.223	61.881
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-8.374	1.256	1.152	1.373	783
Sicherungen (Währung)	3.892	-3.825	-60.508	-482	-13.019
Sicherungsgrad	41%	39%	41%	39%	21%
Sicherungskurs	1,22	8,25	130,19	0,90	85,64

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 % bei Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10%-Schritten erhöht, sodass er am Ende 90% entspricht. Die bilanzielle Abbildung dieser Investitionsicherungen erfolgt damit ebenfalls als Cashflow Hedge. Flugzeuginvestitionen werden in US-Dollar getätigt und, abhängig von der funktionalen Währung der beziehenden Konzerngesellschaft, entweder in Euro oder Schweizer Franken gesichert.

Das US-Dollar-Exposure für Investitionen betrug am Jahresende 2018, aufgeteilt nach gesicherter Währung:

T171 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

in Mio.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-1.588	-1.356	-1.860	-2.220	-2.125	-1.436	-578
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-1.388	-1.186	-1.626	-1.941	-1.857	-1.255	-505
Sicherungen (USD)	1.417	1.052	1.227	1.790	1.696	1.082	396
Sicherungsgrad	89%	78%	66%	81%	80%	75%	68%
Sicherungskurs EUR/USD	1,26	1,36	1,38	1,44	1,45	1,54	1,47

T172 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN CHF

in Mio.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-265	-227	-228	-185	-208	-224	-
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-232	-198	-199	-162	-182	-196	-
Sicherungen (USD)	259	203	192	135	104	112	-
Sicherungsgrad	98%	89%	84%	73%	50%	50%	-
Sicherungskurs USD/CHF	0,92	0,87	0,85	0,84	0,85	0,82	-

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T173 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

in Mio.€	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Währung – USD		
+10%	-140	1.053
-10%	118	-862
Währung – JPY		
+10%	1	-40
-10%	-1	33
Währung – CHF		
+10%	11	-72
-10%	-12	58
Währung – GBP		
+10%	7	-44
-10%	-9	36
Währung – CNY		
+10%	-1	-39
-10%	-	32
Währung – INR		
+10%	1	-13
-10%	-1	11

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich das Ziel, 100 % ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel in Euro zu verzinsen. Dazu werden für zinstragende, festverzinsliche Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten Zinsswaps abgeschlossen, wobei in Euro denominierte Finanzverbindlichkeiten mittels Plain-Vanilla-Zinsswaps gesichert werden, während in Fremdwährung denominierte Finanzverbindlichkeiten mit Cross-Currency-Zinsswaps gesichert werden. Je nach Ausgestaltung des Zinses im abzusichernden Exposure werden Sicherungen bilanziell als Fair Value Hedge oder Cashflow Hedge eingestuft. Das Zinsrisiko wird laufend überwacht, und bei Bedarf werden strategische Zinssicherungen abgeschlossen, um auf abweichende Marktsituationen zu reagieren. In Abhängigkeit der Kontrahenten und Instrumente werden Cash Collaterals für Zinsswaps bei den Kontrahenten hinterlegt beziehungsweise empfangen (↗ T168, T169, S. 168).

Die unten stehenden Tabellen beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2018 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumen der Zinssicherungen.

T174 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

in Mio.€	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fix	505	283	197	164	173	155	104	73	78	-	-
Variabel	5.786	4.383	3.784	2.015	1.687	1.194	902	679	425	288	139
Float/Fix-Ratio	92%	94%	95%	92%	91%	89%	90%	90%	84%	100%	100%

T175 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

in Mio.€	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fix	-2.458	-2.319	-1.198	-1.051	-770	-627	-505	-340	-242	-101	-46
Variabel	2.392	2.257	1.148	1.037	766	633	530	355	250	101	46

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn das als Preisrisikovariablen identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell niedrigen Zinsniveaus wird eine Absenkung über 50 Basispunkte hinaus als nicht wahrscheinlich angesehen, deshalb wurde die Zinssenkung auf diesen Wert begrenzt.

T176 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Zins		
+100 Basispunkte	55	-28
-50 Basispunkte	-29	16

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2018 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 17,2% (Vorjahr: 15,0%). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden 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% des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungs-

volumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt bis zu 85%.

Das Treibstoffexposure betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes:

T177 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2019	2020
Treibstoffbedarf	Tsd. t	11.145	11.320
Sicherungen	Tsd. t	8.117	2.736
Sicherungsgrad	%	73	24
Sicherungskurs	USD/bbl	66,41	70,09

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn der als Risikovariablen identifizierte Treibstoffpreis aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre:

T178 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Treibstoffpreis		
+10%	-	236
-10%	-	-240

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Marktwerte der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

T179 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2018

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Änderung Sicherungsinstrument - designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Sicherungsinstrument - nicht designiertes Risiko	Basis-Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI - Cash-flow Hedge-Rücklage	OCI - Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität - designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität - nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung - Zinsswaps	101	-47	60	-	-47	-	-	13	-
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreis-sicherung - Optionen	27	-459	-833	-173	-	-840	-174	6	1
Devisensicherung - Termingeschäfte	977	-78	463	83	-	462	76	1	6
Zinssicherung - Zinsswaps	54	-1	19	-	-	15	-	3	-
Gesamt	1.159	-585	-291	-90	-47	-363	-98	23	7
davon kurzfristig	334	-383							

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 Zinsswaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Zinssicherungsgeschäfte werden bei Lufthansa, in Abhängigkeit des gesicherten Exposures, sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zinsswaps werden dabei als Ganzes in einer Hedge-Beziehung designiert, ohne Trennung beziehungsweise Abspaltung einzelner Komponenten. Ineffektivitäten resultieren in diesen Sicherungsbeziehungen vor allem aus der nachträglichen Designation von Cross Currency Swaps in Hedges zum 1. Januar 2018. Weitere Gründe für Ineffektivitäten sind abweichende Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie der Basis-Spread in Cross Currency Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet Lufthansa seit dem 1. Januar 2018 den Komponentenansatz nach IFRS 9 an mit Rohöl, basierend auf der Sorte Brent ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix abgebildet.

Das Basisrisiko zwischen einzelner Rohölkomponente im Sicherungsgeschäft und dem Rohölmix im Grundgeschäft wird durch ein quartalsweises mengenmäßiges Rebalancing des Grundgeschäfts reduziert. Die Rebalancingfaktoren zur Anpassung des Grundgeschäfts lagen in den Quartalen 2018 bei 1,016 (Q1), 1,017 (Q2), 1,019 (Q3) und 1,020 (Q4). Lufthansa setzt für Treibstoffpreissicherungen in der Regel Optionen beziehungsweise Optionskombinationen ein. Dabei ist der innere Wert der Optionen als Sicherungsinstrument im Hedge designiert, sodass effektive Wertänderungen aus den inneren Werten in der Cashflow Hedge-Rücklage im OCI erfasst werden. Der Zeitwert einer Option ist nicht als Sicherungsinstrument designiert, und effektive Zeitwertänderungen werden dementsprechend als Cost of Hedging bilanziert, wobei die Erstanwendung retrospektiv erfolgte. Ineffektivitäten im Treibstoffhedge resultieren aus dem Basisrisiko zwischen Rohölkomponente und Rohölmix im Komponentenansatz. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Devisensicherung mit Termingeschäften, die in Cashflow Hedges designiert sind, wendet Lufthansa seit dem 1. Januar 2018 prospektiv die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponente eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen in der Cashflow Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponente erfasst. Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen resultieren aus zeitlichen Verschiebungen der geplanten Flugzeugkäufe. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei Lufthansa mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T180 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE

in Mio.€	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value- Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value- Änderung Grundgeschäft – nicht desig- niertes Risiko	Basis-Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert
Absicherung von Zeitwerten				
Zinssicherung – Zinsswaps	6.685	-47	-	-65
Absicherung von Cashflows				
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	840	174	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	-502	-61	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	-16	-	-
Gesamt	6.685	275	113	-65

T181 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES

in Mio.€	Stand 01.01.2018	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2018
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	837	490	57	786	33	451
Treibstoffpreissicherung – Optionen	479	-53	-	786	-	-360
Devisensicherung – Termingeschäfte	358	552	57	-	33	820
Zinssicherung – Zinsswaps	-	-9	-	-	-	-9
OCI – Cost of Hedging	-61	-90	-	-	-	-151
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-61	-166	-	-	-	-227
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	76	-	-	-	76
Gesamt	776	400	57	786	33	300

Die derivativen Finanzinstrumente, die nicht die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet. In der Regel stehen diese Derivate ursprünglich zwar in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit einem Exposure, das Exposure ist aber entweder für Hedge Accounting-Zwecke nicht bewertbar oder es ist weggefallen.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise der Übersicht der übrigen Finanzposten [Erläuterung 13, S. 125](#), zu entnehmen.

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 die Lufthansa Group grundsätzlich eine kurzfristig verfügbare Liquidität in Höhe von mindestens 2.300 Mio. EUR vor. Darüber hinaus verfügte die Lufthansa Group zum 31. Dezember 2018 über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 849 Mio. EUR (Vorjahr: 855 Mio. EUR).

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungs- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2018. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T182 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Aus Treibstoff-derivaten	Mittelzufluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Mittelabfluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Netto
Im 1. Quartal	51	-939	951	63
Bis 1. Jahr ¹⁾	218	-1.405	1.444	257
1 - 5 Jahre	100	-1.520	1.517	97
Später	-	-734	708	-26

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

T183 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	-5.304
Bis 1. Jahr ¹⁾	-3.024
1 - 5 Jahre	-3.889
Später	-1.662

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Trotzdem wurde zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenten, begleitet von der International Air Transport Association (IATA), in einigen Märkten eine spürbare Verkürzung der Zahlungsziele erreicht.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Ver-

bindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert. Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Das maximale Kreditrisiko von finanziellen Vermögenswerten aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldern entspricht grundsätzlich dem bilanzierten Buchwert.

Neben zu bildenden Einzelwertberichtigungen für Forderungen im Fall eines Ausfallereignisses ist seit dem 1. Januar 2018 unter IFRS 9 ebenfalls eine Risikovorsorge für erwartete Verluste zu erfassen. Lufthansa unterliegt im Bereich der Forderungen aus Lieferungen externen Kreditrisiken, für die nach IFRS 9 neben Einzelwertberichtigungen bereits erwartete Verluste berücksichtigt werden. Hierbei wird für den Teil des Forderungsportfolios, der nicht aus Kreditkartenforderungen besteht, aber externen Kreditrisiken unterliegt, das vereinfachte Wertminderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Lufthansa Forderungsportfolio wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen angepasst wird. Diese Wertminderungsmatrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen und keine Kreditkartenforderung darstellen. Daneben umfasst das Forderungsportfolio Kreditkartenforderungen, bei denen Lufthansa als Herausgeber der Kreditkarten auftritt. Für diese Kreditkartenforderungen werden erwartete Verluste in einem separaten Modell, basierend auf kontrahentenspezifischen externen Ratings beziehungsweise Ausfallwahrscheinlichkeiten, ermittelt. Lufthansa wendet eine Ausfalldefinition von 90 Tagen Überfälligkeit einer Forderung an, die im Ausfallereignis grundsätzlich zu 100 % einzelwertberichtigt wird.

Die folgende Tabelle beschreibt die Überleitung der Risikovorsorge von IAS 39 zu IFRS 9 beziehungsweise den Erstanwendungseffekt aus IFRS 9, wobei der darauffolgende Risikovorsorgespiegel die Entwicklung der Risikovorsorge im Geschäftsjahr beziehungsweise die dazugehörigen Buchwerte beziffert. Unter IAS 39 bestanden zum 31. Dezember 2017 Wertberichtigungen in Höhe von 17 Mio. EUR, wovon 11 Mio. EUR auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

entfallen sowie 6 Mio. EUR auf Kreditkartenforderungen, die in den erwarteten Verlust nach IFRS 9 überführt wurden. Der zusätzliche Wertminderungsbedarf nach IFRS 9 zum 1. Januar 2018 in Höhe von 10 Mio. EUR (8 Mio. EUR nach Steuern) wurde erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. In den nachfolgenden Tabellen beschreiben die Stufen 1 und 2 erwartete Kreditverluste, während in Stufe 3 Einzelwertberichtigungen aufgrund tatsächlicher Ausfallereignisse dargestellt sind.

T184 IFRS 9-UMSTELLUNG – ÜBERLEITUNGSRECHNUNG ZUR RISIKOVORSORGE VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

in Mio. €	Risikovorsorge nach IAS 39 zum 31.12.2017	Risikovorsorge nach IFRS 9 zum 01.01.2018			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	272	-	-	-	276
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	6	12	-	-	-
Summe	278	12	-	-	276

T185 RISIKOVORSORGESPIEGEL

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2018	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.18	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.18	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	276	95	-31	-15	325	2.371	2.522
davon aus erwarteten Verlusten	15	2	-8	-	9	2.095	2.216
davon aus Einzelwertberichtigungen	261	93	-23	-15	316	276	306
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	12	19	-2	-4	24	906	1.048
davon Stufe 1	12	7	-2	-	17	899	1.037
davon Stufe 2	-	-	-	-	-	-	-
davon Stufe 3	-	12	-	-4	7	7	11
Summe	288	114	-33	-19	349	3.277	3.570

Daneben wird für Wertpapiere, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, zum Stichtag eine Risikovorsorge in Stufe 1 des allgemeinen Wertminderungsmodells in Höhe von 0,3 Mio. EUR erfasst. Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet Lufthansa im Geschäftsjahr die folgenden Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an:

T186 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

		nicht überfällig	1 – 30 Tage überfällig	31 – 60 Tage überfällig	61 – 90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe
Ausfallquote	%	0,2	0,5	1,2	1,5	1,7	-
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.484	364	163	30	175	2.216
Erwarteter Verlust	Mio. €	2	2	2	-	3	9

Für Kreditkartenforderungen wird neben dem bilanziellen Exposure für Zwecke der Berechnung des Kreditrisikos nach IFRS 9 ebenfalls das außerbilanzielle Exposure berücksichtigt. Das außerbilanzielle Exposure beschreibt den Teil des noch ungenutzten beziehungsweise freien Limits einer Kreditkarte. Die nachfolgende Übersicht beschreibt die Risikodaten des Kreditkartenportfolios. Die Berechnung des erwarteten Verlusts wird auf Ebene der einzelnen Kreditkarte durchgeführt, sodass sich die Größen der durchschnittlichen Ausfallwahrscheinlichkeit und des durchschnittlichen Verlusts auf die einzelne Kreditkarte beziehen.

T187 KREDITRISIKOKONZENTRATIONEN VON KREDITKARTENFORDERUNGEN

Internes Bonitätsrating	Ausfallwahrscheinlichkeit nach externem Bonitätsrating	Durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit	Durchschnittlicher erwarteter Verlust in Mio. €	Exposure in Mio. € Stufe 1 Wertminderungsmodell	Exposure in Mio. € Stufe 2 Wertminderungsmodell	Exposure in Mio. € Stufe 3 Wertminderungsmodell
Bilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2,0%	0,7%	13	591	-	-
Mittleres Risiko	> 2,0% bis ≤ 6,5%	2,5%	41	432	-	-
Hohes Risiko	> 6,5%	11,9%	154	14	-	11
Gesamt				1.037	-	11
Außerbilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2,0%	0,7%	18	665	-	-
Mittleres Risiko	> 2,0% bis ≤ 6,5%	2,5%	64	763	-	-
Hohes Risiko	> 6,5%	11,9%	274	21	-	-
Gesamt				1.449	-	-

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

T188 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €	
AAA	306
AA+	37
AA	114
AA-	123
A+	265
A	222
A-	198
BBB+	101
BBB	66
Unter BBB bzw. kein Rating	36
Gesamt	1.468

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, die erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko aus diesen Instrumenten entspricht dem bilanzierten Buchwert. Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Ratingagenturen begrenzt.

45 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

T189 HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	988	881
Aus Gewährleistungsverträgen	218	354
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	45	39
	1.251	1.274

In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 114 Mio. EUR (Vorjahr: 267 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel ein Betrag von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR) auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.094 Mio. EUR (Vorjahr: 1.137 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.042 Mio. EUR (Vorjahr: 1.048 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Im Übrigen wurde wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Risiken mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 55 Mio. EUR (Vorjahr: 80 Mio. EUR) verzichtet.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen werden wie im Vorjahr keine Gewinne und finanziellen Zuflüsse erwartet.

RECHTLICHE RISIKEN

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen **➤ Erläuterung 34, S. 149 ff.**, hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999

und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzklagen in Deutschland, Großbritannien, Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl seitens direkter als auch indirekter Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

In Deutschland wurde durch eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG vor dem Landgericht Köln Klage unter anderem gegen die Lufthansa Cargo AG auf Auskunft und Schadensersatz erhoben. Die Ende 2013 eingereichte und Ende 2014 erweiterte Klage richtete sich gegen insgesamt elf Frachtfluggesellschaften und auf eine angebliche Schadenssumme in Höhe von insgesamt rund 3 Mrd. EUR inklusive Zinsen. Die Beklagten haben mit separaten Schriftsätzen zuletzt am 30. November 2016 auf die erweiterte Klage umfangreich erwidert. Zwischenzeitlich haben mehrere beklagte Fluggesellschaften mit der Klägerin einen Vergleich geschlossen. Die Klage wurde daraufhin in Höhe der angeblich anteilig auf diese Fluggesellschaften entfallenden Umsätze zurückgenommen, sodass die Klagesumme derzeit noch etwa 1,6 Mrd. EUR inklusive Zinsen beträgt.

Über die Erfolgsaussichten der bereits anhängigen Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren unter anderem berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Nach Kassation dieser Entscheidung aus dem Jahr 2010 durch Urteile des EuGHs vom Dezember 2015 hat die EU-Kommission im März 2017 revidierte Bußgeldbescheide zugestellt, die inhaltsgleich, aber mit angepasster Begründung ergangen sind. Diese wurden von den Fluggesellschaften inklusive der Lufthansa erneut angefochten, sodass sich die Rechtskraft der Bescheide weiterhin verzögert.

Ferner liefert ein von der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG in Auftrag gegebenes ökonomisches Gutachten das Ergebnis, dass bei Kunden kein tatsächlicher Schaden durch das Kartell entstanden sei. Selbst bei Vorliegen eines Schadens wird zu prüfen sein, ob der Kläger den Schaden (also die angeblich erhöhten Kartellpreise) nicht an seine Kunden weitergeleitet hat (im Fall der Spediteure) beziehungsweise diese tatsächlich an ihn weitergeleitet wurden (im Fall des Endkunden). Nach aktuellem Kenntnisstand besteht allerdings eine geringe Wahrscheinlichkeit für ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Untersuchungen im Zusammenhang mit Werk- und Dienstleistungsverträgen

Die vorjährigen Zolluntersuchungen zu möglichen Verstößen gegen das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) beim Bezug von Dienstleistungen durch die Lufthansa Group sind einvernehmlich erledigt worden. Dabei sind weder Sanktionen gegen einzelne Lufthansa Beschäftigte noch eine Unternehmensgeldbuße gemäß § 30 OWiG verhängt worden. Aus den verwaltungsrechtlichen Verfahren mit der Deutschen Rentenversicherung über die rechtliche Bewertung zweier Tätigkeitsverhältnisse ist ein Verfahren vor dem Sozialgericht in Berlin anhängig.

STEUERRECHTLICHE RISIKEN

Steuerliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2001 bis 2012 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörden insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat der Lufthansa Konzern Rechtsmittel eingelegt. Im Vorjahr erfolgte, ohne Aufgabe der Rechtsposition, für einige der strittigen Punkte die Zahlung der behördlich beschiedenen Nachforderungen. Die Lufthansa geht jedoch weiterhin mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen in sämtlichen strittigen Punkten aus. Eine Rückstellung für die verbleibenden Punkte wurde daher zum Bilanzstichtag nicht gebildet. Es besteht aber für die genannten Sachverhalte das Risiko einer insgesamt möglichen Nachzahlung von rund 500 Mio. EUR. Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet. Sollte sich die Deutsche Lufthansa AG mit ihrer Rechtsauffassung durchsetzen, sind keine negativen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erwarten.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Seit dem 31. Dezember 2018 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist.

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2018 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive der reparaturfähigen Ersatzteile und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 13,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 12,9 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapitalbeziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 336 Mio. EUR (Vorjahr: 475 Mio. EUR).

47 Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T190 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2018	2017
Abschlussprüfungsleistungen	4,2	4,1
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,3
Steuerberatungsleistungen	0,6	0,7
Sonstige Leistungen	0,3	0,4
Gesamt	5,5	5,5

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses sowie die prüferische Begleitung im Zusammenhang mit der Umsetzung von neuen Rechnungslegungsvorschriften und die Prüfung von Informationssystemen und Prozessen. Die unter den anderen Bestätigungsleistungen ausgewiesenen Honorare betreffen insbesondere Leistungen im Zusammenhang mit gesetzlichen und vertraglichen Anforderungen. Die Steuerberatungsleistungen umfassen im Wesentlichen steuerliche Beratungen zu Verrechnungspreisfragestellungen, internationalen Steuern und Steuerprüfungen durch Steuerbehörden. Die sonstigen Leistungen betreffen insbesondere Beratungen bezüglich des Einsatzes biometrischer Erkennungsverfahren und IT-Beratungsleistungen.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T191 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2018	2017
Abschlussprüfungsleistungen	3,9	3,6
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,4	0,4
Sonstige Leistungen	0,2	0,5
Gesamt	4,7	4,7

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Eckhard Sprinkmeier. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2018 erstmals wahrgenommen.

ZUSAMMENSETZUNG DES KONZERNS

48 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG. Bei strukturierten Unternehmen ergibt sich die Beherrschungsmöglichkeit nicht über die Stimmrechtsmehrheit, sondern basiert vielmehr auf vertraglichen Vereinbarungen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr besteht.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Lufthansa Konzern Geschäftsaktivitäten zusammen mit Dritten auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung gemeinschaftlich führt. Eine gemeinschaftliche Führung beziehungsweise Kontrolle existiert nur, wenn Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen.

Wesentliche Anteile an Gesellschaften, bei denen die Führung gemeinschaftlich mit einem oder mehreren Partnern erfolgt (Joint Ventures), werden nach der Equity-Methode bewertet. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen aus den wesentlichen gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden anteilig, entsprechend den Rechten und Pflichten des Lufthansa Konzerns, in den Konzernabschluss einbezogen.

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen die Deutsche Lufthansa AG die Möglichkeit hat, aufgrund eines Anteilsbesitzes zwischen 20 % und 50 % maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in [T 198–T 201, S. 194 – 201](#), die Liste des Anteilsbesitzes in [T 202, S. 202 – 205](#).

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 66 inländische und 256 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 63 inländische und 268 ausländische Gesellschaften).

Darüber hinaus wird ein wesentliches Unternehmen mit gemeinschaftlicher Tätigkeit nach den Vorschriften des IFRS 11 anteilig in den Konzernabschluss einbezogen. Hierbei handelt es sich um eine deutsche Frachtfluggesellschaft, die gemeinsam von der Deutschen Post AG und der Deutschen Lufthansa AG mit einem Kapital- beziehungsweise Stimmrechtsanteil von jeweils 50 % geführt wird. Die beiden Anteilseigner sind auch die Kunden der Gesellschaft und nutzen die Kapazitäten der Frachtmaschinen. Die Vermögenswerte und Schulden sowie die Aufwendungen und Erträge werden abweichend von den Kapital- und Stimmrechtsanteilen auf Basis der vertraglich festgelegten Nutzungsverhältnisse der Anteilseigner verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2018 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

T192 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2018 BIS 31.12.2018

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Network Airlines			
Lufthansa Malta Holding Ltd., St. Julians, Malta		01.01.2018	Fusion
All Nippon Airways Trading Sky Leasing Ltd., Tokio, Japan		13.04.2018	Liquidation
Canary Ltd., Tokio, Japan		13.04.2018	Liquidation
TLC Saffron Ltd., Tokio, Japan		13.04.2018	Liquidation
Lark Ltd., Tokio, Japan		20.04.2018	Liquidation
Matterhorn Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		20.04.2018	Liquidation
SL Opal Ltd., Tokio, Japan		20.04.2018	Liquidation
Warbler Leasing Ltd., Tokio, Japan		20.04.2018	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 23, Salzburg, Österreich		18.07.2018	Fusion
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Innsbruck, Österreich		31.08.2018	Fusion
First Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan		28.09.2018	Liquidation
Second Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan		28.09.2018	Liquidation
Third Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan		28.09.2018	Liquidation
Lily Port Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		17.12.2018	Liquidation
SL Crane Ltd., Tokio, Japan		17.12.2018	Liquidation
Stork Ltd., Tokio, Japan		17.12.2018	Liquidation
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	18.12.2018		Gründung
Yamasa Aircraft LH14 Kumiai, Okoyama, Japan	20.12.2018		Gründung
A319 LDD-LDE-LDF Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln		27.12.2018	Liquidation
Eurowings			
Luftfahrtgesellschaft Walter mit beschränkter Haftung, Dortmund	10.01.2018		Kauf
Eurowings Digital GmbH, Köln	01.10.2018		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd., Dublin, Irland		14.08.2018	Verkauf
Geschäftsfeld Catering			
LSG Transalpino SAS, Paris, Frankreich	01.01.2018		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Retail In Motion Mexico S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	01.02.2018		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Retail Inmotion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	25.10.2018		Gründung
LSG Sky Chefs Lounge, Inc., Wilmington, USA	01.11.2018		Gründung
LSG Sky Chefs RPC West GmbH, Neu-Isenburg	01.11.2018		Gründung
ALMEIDA & CADIMA, LDA, Lissabon, Portugal	21.11.2018		Kauf
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
Lufthansa SICAV-FIS-Fonds, Saint-Josse-ten-Noode, Belgien		16.03.2018	Liquidation

ERWERB VON TOCHTERUNTERNEHMEN

Mit Wirkung zum 9. Januar 2018 hat die Lufthansa Commercial Holding GmbH sämtliche Anteile an der Luftfahrtgesellschaft Walter mbH übernommen. Der Erwerb basiert dabei auf dem zwischen der Lufthansa Group und der Air Berlin-Gruppe am 13. Oktober 2017 geschlossenen Kaufvertrag. Der Kaufpreis beläuft sich auf 24 Mio. EUR. Die Gesellschaft erbringt innerhalb des Geschäftsfelds Eurowings als Plattform mit eigener Betriebserlaubnis (AOC) im Rahmen von Wet-Lease-Vereinbarungen über derzeit 20 Bombardier DH-8 Q400 und zehn Airbus A320/A319 Flugleistungen für Eurowings. Die Gesellschaft, die ohne eigene Flotte und nur innerhalb von Eurowings agiert, weist zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung ein Bruttovermögen von 19 Mio. EUR und ein Nettovermögen von 1 Mio. EUR auf. Der aus der Kaufpreisallokation resultierende Unterschiedsbetrag von

23 Mio. EUR wurde aufgrund der Eigenart der übernommenen Geschäftsaktivität vollständig als Goodwill klassifiziert und auf Ebene von Eurowings zugeordnet. Im Geschäftsjahr 2018 erwirtschaftete die Gesellschaft bei einem Umsatz von 117 Mio. EUR einen Jahresüberschuss von 5 Mio. EUR. Da die Gesellschaft keine Flugzeuge im Eigentum hält und ausschließlich Leistungen an Konzerngesellschaften erbringt, sind die Auswirkungen auf die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage durch die Konsolidierung nicht materiell.

Darüber hinaus ergab sich im Geschäftsfeld Catering noch ein weiterer Erwerb, dessen Konsolidierung im Einzelnen und in der Summe nur unwesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Konzerns und des Geschäftsfelds hatte.

INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2018 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T193 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Name der Gesellschaft	Sitz
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings Digital GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Eurowings Technik GmbH	Köln
Evertaste GmbH	Alzey
Germanwings GmbH	Köln
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
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 Düsseldorf GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Europe GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Lounge GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH	Neu-Isenburg
LSY GmbH	Norderstedt
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	Hallbergmoos
Lufthansa Cargo AG	Frankfurt am Main
Lufthansa CityLine GmbH	München
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Köln
Lufthansa Global Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG	Raunheim
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg

T193 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

(Fortsetzung)

Name der Gesellschaft	Sitz
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Neu-Isenburg
Spiriant GmbH	Neu-Isenburg
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Holding GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Spare Parts Logistics GmbH	Neu-Isenburg

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Darüber hinaus ist die LHBD Holding Limited, London, Großbritannien, Registernummer 06939137, von der Verpflichtung zur Prüfung des Einzelabschlusses nach Sec. 479A des Companies Act 2006, Großbritannien, befreit.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 35 Gemeinschaftsunternehmen und 37 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 38 Gemeinschaftsunternehmen und 35 assoziierte Unternehmen), von denen zehn Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: zehn) und 15 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 15) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

49 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen dem Konzern und anderen nahestehenden Unternehmen und Personen sind nachfolgend dargestellt.

Die Geschäftsfelder der Lufthansa Group erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für die Lufthansa Group. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen dem Konzern und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil die gegenseitigen Inanspruchnahmen von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management der Lufthansa Group ist zentralisiert, insoweit nimmt die Lufthansa Group auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen der Lufthansa Group und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die von der Lufthansa Group selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

T194 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2018	2017	2018	2017
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Airport Services Dresden GmbH, Deutschland	0	0	4	5
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	1	1	42	53
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	2	3	6	6
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Österreich	0	0	5	5
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	9	8	6	5
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	0	0	476	429
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	0	1	7	7
handling counts GmbH, Deutschland	1	1	11	9
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	0	0	8	9
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	2	1	5	4
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	4	3	13	12
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	1	0	13	11
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	1	1	9	7
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	4	3	33	25
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Deutschland	7	7	30	26
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko	1	1	4	5
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Polen	2	2	30	27
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	1	4	57	60
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	0	0	10	9
Lufthansa Services Philippines, Inc., Philippinen	1	2	5	5
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Thailand	0	0	5	5
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Deutschland	0	13	4	11
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	1	1	23	23
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	1	0	21	17
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	2	1	28	21
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	6	6	23	17
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	1	1	6	4
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, USA	7	7	41	33
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	0	0	5	4
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., China	19	23	28	28
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	5	6	15	18
LZ-Catering GmbH, Deutschland	5	6	13	13
ZeroG GmbH, Deutschland	0	0	5	4

**T194 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHT BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN
IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN (Fortsetzung)**

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2018	2017	2018	2017
Gemeinschaftsunternehmen				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	5	0	7	8
FraCareServices GmbH, Deutschland	2	6	1	1
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Deutschland	2	2	9	7
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland	13	4	0	0
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	1	1	6	7
Spairliners GmbH, Deutschland	63	52	48	45
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	3	3	7	0
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Deutschland	1	1	14	13
Terminal One Group Association, L.P., USA	5	5	5	5
XEOS Sp. z o.o., Polen	5	6	0	0
Assoziierte Unternehmen				
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China	16	13	5	4
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	0	0	9	8
AviationPower GmbH, Deutschland	0	1	27	35
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0	0	12	11
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China	0	0	90	77
SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland	25	28	98	103

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten mit nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

T195 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio. €	2018	2017
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	19	52
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	22	16
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	14	6
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	12	6
Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt	67	80
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	42	12
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	41	36
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	10	10
Sonstige Forderungen gesamt	93	58
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	81	66
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	27	23
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Langfristige Forderungen gesamt	108	89

T196 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio. €	2018	2017
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	27	53
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	9	14
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	4	4
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	3	3
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt	43	74
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	269	233
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	269	233

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern → Erläuterung 50, S. 184.

50 Aufsichtsrat und Vorstand

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren weitere Mandate sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt [Corporate Governance, S. 79 ff.](#), benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der **Vergütungsbericht** ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts, [S. 84 – 91](#).

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 16,2 Mio. EUR (Vorjahr: 23,0 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,5 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T197 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	2018	2017
Grundvergütung	4.832	4.831
Sonstiges ¹⁾	427	449
Einjährige variable Vergütung	4.845	5.430
Summe der kurzfristigen Vergütung	10.104	10.710
Mehrjährige variable Vergütung ²⁾	3.570	3.014
Aktienbasierte Vergütung	-968	6.090
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	3.510	3.166
Summe der langfristigen Vergütung	6.112	12.270
Abfindungszahlungen	-	-
Gesamt	16.216	22.980

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen ([Konzernanhang, Erläuterung 38, S. 153 ff.](#)) sowie aus Beförderungsgünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2016 bis 2018.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2018 aktiven Vorstandsmitglieder betragen 12,4 Mio. EUR (Vorjahr: 10,8 Mio. EUR).

Neben der Rückstellung für die einjährige variable Vergütung in Höhe von 4.845 Tsd. EUR (Vorjahr: 5.430 Tsd. EUR) wurden für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2018 aktiven Vorstandsmitglieder insgesamt 3.570 Tsd. EUR (Vorjahr: 3.014 Tsd. EUR) zurückgestellt. Darüber hinaus wurden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2018 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 5.651 Tsd. EUR (Vorjahr: 7.911 Tsd. EUR) gebildet.

Die im Geschäftsjahr 2018 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 13.015 Tsd. EUR (Vorjahr: 14.731 Tsd. EUR). Die genannten Gesamtbezüge enthalten das neu aufgelegte Aktienprogramm in Höhe von 1.893 Tsd. EUR, im Rahmen dessen der Vorstand 37.125 Stück Aktien übernommen hat.

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsgünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 68,3 Mio. EUR (Vorjahr: 71,0 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter [Erläuterung 33, S. 142 ff.](#), enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2018 2.107 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.164 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 68 Tsd. EUR (Vorjahr: 89 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 27 Tsd. EUR (Vorjahr: 17 Tsd. EUR) vergütet.

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2018 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt, den 5. März 2019
Der Vorstand



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Thorsten Dirks
Mitglied des Vorstands
Ressort Eurowings



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer
Network Airlines



Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Ressort Airline Resources &
Operations Standards
(seit 1. Januar 2019)



Ulrik Svensson
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen



Bettina Volkens
Mitglied des Vorstands
Ressort Personal und Recht

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutendsten in unserer Prüfung:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sowie der Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 15
2. Pensionsrückstellungen
3. Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer
4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften einschließlich der Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 9
5. Änderung der Bilanzierung von Triebwerksüberholungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- a. Sachverhalt und Problemstellung
- b. Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- c. Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sowie der Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 15

- a. Verkaufte Flugdokumente werden in dem Konzernabschluss der Gesellschaft bis zu ihrer Ausnutzung durch Abflug als Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Mit der Ausnutzung des Passagierkupons bzw. des Luftfrachtbriefs durch Abflug werden die entsprechenden Verkehrserlöse erfolgswirksam in den Umsatzerlösen vereinnahmt. Zunächst wird der Teil der Flugdokumente in die Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten eingestellt, der im Geschäftsjahr noch nicht abgeflogen ist und im Folgejahr noch Gültigkeit hat. Auf Basis von Vergangenheitsdaten wird zudem der Umfang von verfallenen Flugdokumenten geschätzt, die voraussichtlich noch ausgenutzt werden können; diese werden ebenfalls als Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Im Geschäftsjahr 2018 realisierte der Lufthansa-Konzern Verkehrserlöse von insgesamt € 28,1 Mrd., von denen € 25,0 Mrd. auf die Passagierairlines entfallen. Zum 31. Dezember 2018 sind in der Konzernbilanz unter den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten € 4,0 Mrd. passiviert.

Bonusmeilen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms gewährt wurden, werden bis zur Einlösung auf Basis des relativen Einzelveräußerungspreises je Bonusmeile als Vertragsverbindlichkeiten passiviert. Soweit Teilnehmer Bonusmeilen bei externen Kooperationspartnern

ansammeln, werden diese bis zur Einlösung mit den Preisen passiviert, die von den externen Kooperationspartnern an die Lufthansa gezahlt wurden. Bonusmeilen, mit deren Einlösung nicht mehr zu rechnen ist, werden über einen Zeitraum von drei Jahren als Umsatzerlöse realisiert. Die Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf € 2,2 Mrd.

In diesem Geschäftsjahr ergaben sich aus der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsstandards zur Umsatzrealisierung (IFRS 15) Auswirkungen auf die Erlösrealisierung und Erlösabgrenzung sowie den Ausweis der Umsatzerlöse. Die Erstanwendung des IFRS 15 hat im Geschäftsjahr 2018 – bezogen auf den Betrag, der sich für das Geschäftsjahr 2018 nach den bisherigen Rechnungslegungsstandards ergeben hätte – zu einer Verminderung der Verkehrserlöse in Höhe von € 2,3 Mrd. geführt, die im Wesentlichen auf die Saldierung von bislang brutto ausgewiesenen Verkehrserlösen mit bislang als Materialaufwand erfassten Flughafenentgelten zurückzuführen ist. Darüber hinaus hat IFRS 15 zu einer Verschiebung des Realisationszeitpunkts für bestimmte Nebenerlöse (insbesondere Umbuchungsgebühren) sowie für die Erlöse aus dem erwarteten Verfall von Bonusmeilen geführt. Der Lufthansa-Konzern hat IFRS 15 nach der modifiziert retrospektiven Methode des IFRS 15.C3(b) angewandt, nach der der kumulierte Effekt der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 zum 1. Januar 2018 als Anpassung des Eröffnungsbilanzwerts der Gewinnrücklagen erfasst wurde. Dies führte zu einer Verminderung der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2018 um € 310 Mio. Die Erstanwendung von IFRS 15 erforderte die konzernweite Analyse der verschiedenen Geschäftsmodelle und Vertragstypen der Konzerngesellschaften.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da der Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodellenspezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Posten in hohem Maße Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter über das Ausnutzungsverhalten von Flugdokumenten bedürfen, für die teilweise komplexe Berechnungsverfahren angewendet werden. Die zutreffende Erlöserfassung und Erlösabgrenzung unter konzernweiter Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 15 war zudem als komplex zu betrachten.

- b. Zur Prüfung der Verkehrserlöse haben wir auch unsere Spezialisten aus dem Bereich Risk Assurance Services (RAS) mit einbezogen. Mit deren Unterstützung haben wir unter anderem die Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten internen Kontrollsystems zur Abwicklung und Realisation der Verkehrserlöse einschließlich der zum Einsatz kommenden IT-Systeme beurteilt. Soweit wir bei an Dritte ausgelagerte Leistungen in Bezug auf IT-Systeme oder Prozesse das interne Kontrollsystem nicht selbst prüfen konnten, haben wir eine Prüfungsbescheinigung

über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems (ISAE 3402 Typ II bzw. SSAE 16) erhalten, die von unseren Spezialisten gewürdigt worden ist. Im Rahmen der Prüfung der Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten haben wir unter anderem die einzelnen Ermittlungsschritte nachvollzogen. Im Einzelnen haben wir die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit von Verkaufsjahr und Gültigkeit überprüft. Ferner haben wir Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallende Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben nachvollzogen. Um die Angemessenheit der zum Bilanzstichtag bilanzierten Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen zu beurteilen, haben wir unter anderem die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Ausnutzungskategorie sowie die zugrundeliegenden Annahmen und daraus abgeleitete Parameter nachvollzogen. Ferner haben wir die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Vertragsverbindlichkeiten aus Meilenbonusprogrammen überprüft.

Darüber hinaus haben wir mit Unterstützung unserer internen Spezialisten aus unserem Bereich Capital Markets & Accounting Advisory Services (CMAAS) die Auswirkungen aus der Erstanwendung des IFRS 15 beurteilt. Dabei haben wir unter anderem die Angemessenheit der angewendeten Verfahren einschließlich der innerhalb des Konzerns durchgeführten Betroffenheitsanalysen beurteilt und die getroffenen Schätzungen bzw. Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter zur Erlösrealisierung und Erlösabgrenzung für die verschiedenen Geschäftsmodelle der Konzerngesellschaften gewürdigt.

Wir konnten uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend begründet und dokumentiert sind, um die sachgerechte Bilanzierung der Umsatzerlöse unter erstmaliger Anwendung des IFRS 15 zu gewährleisten.

- c. Die Angaben zu den Verkehrserlösen, Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sowie zu den Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 15 sind in den Abschnitten 2, 3 und 39 des Konzernanhangs enthalten.

2. Pensionsrückstellungen

- a. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden Pensionsrückstellungen von € 5,9 Mrd. ausgewiesen, die sich als Saldo aus Verpflichtungen aus verschiedenen Pensionsplänen von € 21,4 Mrd. und den beizulegenden Zeitwerten der Planvermögen von € 15,5 Mrd. zusammensetzen. Der überwiegende Anteil entfällt davon auf Alters- und Übergangsvorsorgungszusagen in Deutschland und in der Schweiz. Die Bewertung der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) gemäß IAS 19. Dabei sind insbesondere Annahmen über die langfristigen Gehalts- und Rententrends sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Der Abzinsungssatz ist aus der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit vergleichbaren Laufzeiten abzuleiten. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, der wiederum mit Schätzungsunsicherheiten verbunden ist.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basiert.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die eingeholten versicherungsmathematischen Gutachten und die fachliche Qualifikation der externen Gutachter gewürdigt. Angesichts der spezifischen Besonderheiten der versicherungsmathematischen Berechnungen haben uns dabei interne Spezialisten aus dem Bereich Pension Consulting unterstützt. Mit diesen gemeinsam haben wir das Mengengerüst, die versicherungsmathematischen Parameter sowie die den Bewertungen zugrundeliegenden Bewertungsverfahren und -annahmen auf Standardkonformität und Angemessenheit überprüft. Darauf aufbauend haben wir die Bilanzableitungen, Rückstellungsbuchungen und Angaben im Konzernanhang auf Basis der Gutachten nachvollzogen. Für die Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der Planvermögen lagen uns Bankbestätigungen vor. Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.
- c. Die Angaben zu den Pensionsrückstellungen sind in den Abschnitten 2 und 33 des Konzernanhangs enthalten.

3. Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

- a. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte)“ ein Betrag von € 1,4 Mrd. ausgewiesen. Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden turnusmäßig einmal im Geschäftsjahr oder anlassbezogen Werthaltigkeitstests (sog. Impairment-Tests) unterzogen. Darüber hinaus wird auch die Werthaltigkeit von Sachanlagevermögen anlassbezogen überprüft, wenn entsprechende Hinweise auf eine mögliche Wertminderung vorliegen. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Grundlage dieser Bewertungen ist regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der zahlungsmittelgenerierenden Einheit bzw. Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der der jeweilige Vermögenswert zuzuordnen ist. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt. Den Bewertungen liegen die Planungen zugrunde, die auch in die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene Vier-Jahresplanung des Lufthansa-Konzerns eingeflossen sind. Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse mit der verabschiedeten Vier-Jahresplanung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Unternehmenswerts haben können, haben wir auch

die bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter geprüft und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass die Buchwerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive des zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerts unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- c. Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 2, 9 und 16 des Konzernanhangs enthalten.

4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften einschließlich der Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 9

- a. Im Lufthansa-Konzern werden eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Währungs-, Treibstoffpreis- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb eingesetzt. Basis dafür ist die von den gesetzlichen Vertretern vorgegebene Sicherungspolitik, die in entsprechenden internen Richtlinien dokumentiert ist. Das Währungsrisiko resultiert im Wesentlichen aus Absatzgeschäften, Beschaffungsgeschäften (insbesondere Treibstoff und Investitionen in Flugzeuge) und Finanzierungen in Fremdwährung. Das Treibstoffpreisänderungsrisiko resultiert aus künftigen Beschaffungsgeschäften, die Marktpreisschwankungen unterliegen. Das Zinsänderungsrisiko betrifft Änderungen der beizulegenden Zeitwerte festverzinslicher Finanzierungen.

Derivative Finanzinstrumente werden am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die positiven beizulegenden Zeitwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag € 1,2 Mrd.; die negativen beizulegenden Zeitwerte betragen € 0,6 Mrd. Soweit die vom Lufthansa-Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IFRS 9 darstellen, werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts über die Dauer der Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst (Cashflow Hedges). Zum Bilanzstichtag waren kumuliert € 0,3 Mrd. als effektive Fair-Value-Änderungen erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis (eigenkapitalerhöhend) vor Ertragsteuern erfasst (€ 0,5 Mrd. in der Cash Flow Hedge Rücklage und € -0,2 Mrd. in der Cost of Hedging Rücklage).

Bei der Umstellung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen von IAS 39 auf IFRS 9 zu Beginn des Geschäftsjahres hat der Lufthansa-Konzern das Wahlrecht ausgeübt, sofern möglich, die Umstellung prospektiv ohne Anpassung der Vorperiode durchzuführen. Bei der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen mit Optionen wurde die Umstellung wie vom Standard gefordert retrospektiv mit Anpassung der Vorperiode durchgeführt. In der Vorperiode erfolgswirksam erfasste Zeitwertveränderungen von Optionen wurden entsprechend retrospektiv als Cost of Hedging erfolgsneutral in die Cost of Hedging Rücklage umgebucht.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Sicherungsgeschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung und Angabepflichten durch den IFRS 9 und IFRS 7 von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- b. Für die Prüfung der Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsgeschäften haben wir unsere internen Spezialisten aus dem Bereich Corporate Treasury Solutions (CTS) hinzugezogen. Mit diesen gemeinsam haben wir unter anderem das eingerichtete interne Kontrollsystem im Bereich der derivativen Finanzinstrumente einschließlich der internen Überwachung der Einhaltung der Sicherungspolitik beurteilt. Zudem haben wir die Ermittlung der Umstellungseffekte sowie die Anpassung der Vorjahresangaben in Bezug auf die Einführung von IFRS 9 beurteilt. Bei der Prüfung der beizulegenden Zeitwerte haben wir auch die Berechnungsmethoden auf Basis von Marktdaten und den verwendeten Basisdaten nachvollzogen. Hinsichtlich der Absicherung erwarteter Zahlungsströme haben wir im Wesentlichen rückblickend die Sicherungsgrade in der Vergangenheit und die erwarteten Sicherungsgrade in der Zukunft sowie die entsprechenden Effektivitätstests beurteilt. Zur Beurteilung der Vollständigkeit und zur Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der erfassten Geschäfte haben wir Bankbestätigungen erhalten. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die Bilanzierung und Bewertung der Sicherungsgeschäfte sachgerecht ist.
- c. Die Angaben zu den Sicherungsgeschäften sowie den Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 9 sind in den Abschnitten 2 und 44 des Konzernanhangs enthalten.

5. Änderung der Bilanzierung von Triebwerksüberholungen

- a. Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft haben im Geschäftsjahr 2018 die Bilanzierung von Triebwerksüberholungen geändert. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, gemäß IAS 16 als gesonderte Komponenten separat bilanziert und abgeschrieben (Komponentenansatz). Bislang kam der Komponentenansatz bei Flugzeugen für physische Komponenten wie Sitze und Inflight-Entertainment-Systeme sowie für Generalüberholungen von Flugzeugen zur Anwendung. Aufgrund der stärker ausgeprägten Investitionszyklen bei Flugzeugen und auf Basis von nunmehr besseren zur Verfügung stehenden Datenanalysen im Bereich der Triebwerkswartungsprozesse werden mit Beginn des Geschäftsjahres 2018 Großwartungen von Triebwerken nun ebenfalls als separate Komponente aktiviert und über eine Nutzungsdauer von sechs Jahren abgeschrieben. Aus dieser Änderung ergibt sich durch die im Zeitverlauf weniger stark schwankenden Ergebnisauswirkungen aus den Aufwendungen für Wartungsarbeiten eine verbesserte Darstellung der Vermögens- und Ertragslage. Entsprechend den Regelungen des IAS 8 wurden die Auswirkungen dieser Änderung retrospektiv angewendet und die Vergleichszahlen angepasst. Durch die Änderung hat sich der Posten „Flugzeuge und Reservetriebwerke“ in der Konzernbilanz zum 1. Januar 2017 um € 609 Mio. und zum 31. Dezember 2017 um € 626 Mio. vermindert. Das Eigenkapital hat sich zum 1. Januar 2017 um € 475 Mio. und zum 31. Dezember 2017 um € 488 Mio. reduziert. Das Ergebnis nach Ertragssteuern hat sich in 2017 um € 11 Mio. verschlechtert und in 2018 um € 102 Mio. verbessert. Bei der rückwirkenden Ermittlung der historischen Anschaffungskosten und kumulierten Abschreibungen der Triebwerksüberholungskomponenten und Flugzeuge sowie bei der Eliminierung von konzerninternen Zwischengewinnen haben die gesetzlichen Vertreter verschiedene Annahmen getroffen und Vereinfachungen vorgenommen.

Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt aufgrund der hohen Komplexität der rückwirkenden Ermittlung der historischen Anschaffungskosten und kumulierten Abschreibungen der Triebwerksüberholungskomponenten und Flugzeuge von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung. Darüber hinaus basieren die rückwirkenden Anpassungen bei dem betragsmäßig bedeutsamen Posten „Flugzeuge und Reservebetriebswerke“ in einem hohen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir zunächst beurteilt, ob die Voraussetzungen für die Änderung der Bilanzierung von Triebwerksüberholungen vorliegen. Das umfasste auch die Beurteilung, ob die geänderte Bilanzierung im Einklang mit den Anforderungen des IAS 16 steht. Hinsichtlich der rückwirkenden Ermittlung der historischen

Anschaffungskosten und kumulierten Abschreibungen der Triebwerksüberholungskomponenten und Flugzeuge haben wir das methodische Vorgehen beurteilt und die Angemessenheit der zugrundeliegenden Einschätzungen und Annahmen gewürdigt. Darauf aufbauend haben wir die Ermittlung der betragsmäßigen Auswirkungen der rückwirkenden Änderung auf die Konzernbilanz zum 1. Januar 2017 und zum 31. Dezember 2017 sowie auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 nachvollzogen und unter anderem mit Finanzinformationen aus der Konzernbuchführung abgestimmt. Wir haben auch die Eliminierung von konzerninternen Zwischengewinnen beurteilt. Wir haben zudem die Darstellung der Änderung der Bilanzierung in der Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die damit zusammenhängenden erläuternden Angaben im Konzernanhang gewürdigt.

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass das methodische Vorgehen angemessen ist und dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um die sachgerechte rückwirkende Änderung der Bilanzierung von Triebwerksüberholungen zu gewährleisten.

- c. Die Angaben der Gesellschaft zu den Gründen und den Auswirkungen der Änderung der Bilanzierung von Triebwerksüberholungen sind im Abschnitt 2 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die in Abschnitt „Corporate Governance“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung

der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 8. Mai 2018 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 18. Juni 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1955 als Konzernabschlussprüfer der Deutsche Lufthansa AG, Köln, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Eckhard Sprinkmeier.

Düsseldorf, den 5. März 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven
Wirtschaftsprüferin

Eckhard Sprinkmeier
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Network Airlines			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00	
AirNavigator Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Air Sylph Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	Juni
AirUtopia Ltd. Japan, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 4 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 5 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 6 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 7 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
AUA LNR/LNS/LNT/LNU Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 ¹⁾	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Auslese Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Großbritannien	100,00	100,00	
Bayern Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Benjamin LH6 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Bremen Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Kranich Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dunkel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Edelweiss Air AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FG Honest Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FG Unity Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FG Vision Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FI Beauty Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Fleur Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FL Falcon Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FL Uranus Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Heike LH8 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Jour Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lahm Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00 ²⁾	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 36, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Miles & More GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Cologne Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Koblenz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Nicolai LH7 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 ³⁾	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00 ⁴⁾	
ORIX Himalia Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Miranda Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Schloss Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SJ Frankfurt Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMLC Crater Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Soir Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss Global Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DC Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DD Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Tim LH5 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH3 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH4 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH13 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH14 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Geschäftsfeld Eurowings			
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Eurowings Aviation GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Digital GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
Eurowings Technik GmbH, Köln	100,00	100,00	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Düsseldorf	100,00	100,00	
Luftfahrtgesellschaft Walter mit beschränkter Haftung, Dortmund	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Jettainer Americas, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
time:matters Holding GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
time:matters Spare Parts Logistics GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00	92,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shannon Limited, Claire, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,10	
Geschäftsfeld Catering			
Aerococina S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00	100,00	
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Sweden AB, Upplands Väsby, Schweden	100,00	100,00	
AIRO Catering Services - Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
ALMEIDA & CADIMA, LDA, Lissabon, Portugal	100,00	100,00	
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russland	100,00	100,00	
Bahia Catering Ltda., São Cristóvão (Salvador), Brasilien	100,00	100,00	
Belém Serviços de Bordo Ltda., CRP Belém, Brasilien	70,00	70,00	
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeições, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, 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	
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	
Evertaste GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Evertaste Limited, West Drayton, Großbritannien	51,00	51,00	
Evertaste Oy, Vantaa, Finnland	100,00	100,00	

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Evertaste S.r.l., Fiumicino, Italien	100,00	100,00	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99	
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Inversiones Turísticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG France SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Helvetia SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88	80,00	
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	47,90	50,00 ⁴⁾	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., Guarulhos, Brasilien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Brussels International BVBA, Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Czechia spol. s.r.o., Bor, Tschechien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Dragør, Dänemark	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Europe GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs – First Catering Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	60,00	60,00	
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
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	März
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00 ⁶⁾	
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	50,20	50,20	
LSG Sky Chefs Köln GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Korea Co Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	80,00	
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Lounge, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Malmö AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs München 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, Gardermoen, 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 (Qingdao) Co. Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs RPC West GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs S.p.A., Fiumicino, Italien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Spain, S.A., Madrid, Spanien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Sverige AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A., Luanda, Angola	40,00	40,00 ⁴⁾	
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs UK Ltd., West Drayton, 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 South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Transalpino SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	
MIM IFE Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	
Natal Catering Ltda., Aeroporto São Gonçalo do Amarante, Brasilien	70,00	70,00	
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00	
Retail In Motion Asia Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	
Retail in Motion GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Retail in Motion Latin America SpA, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Retail In Motion Mexico S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	100,00	
Retail Inmotion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	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	
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien	28,75	28,75 ⁵⁾	
Sky Chefs Argentine, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Sky Chefs Chile SpA, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00	
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Lagos, Nigeria	51,00	51,00	
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria	51,00	51,00	
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	51,00	51,00	
Spiriant Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	
Spiriant Bahrain Limited W.L.L., Manama, Bahrain	60,00	60,00	

T198 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Spiriant GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Supply Chain S.à.r.l., Senningerberg, Luxemburg	100,00	100,00	
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
ZAO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russland	100,00	100,00	
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH i.L., Wien, Österreich	100,00	100,00	
AirPlus Holding GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00	
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AirPlus International, Inc., Alexandria, USA	100,00	100,00	
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00	
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00	100,00	
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00	
BCC Corporate NV/SA, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Crane Strategic Investment S.C.S., Grevenmacher, Luxemburg	100,00	100,00	
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LSY GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH, Berlin	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training GmbH, Hallbergmoos	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG., Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99	99,99	
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Working Capital Solutions Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Irving, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	100,00	100,00	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	49,75 ¹⁾	
TGV DLH, Düsseldorf	100,00	100,00	

¹⁾ Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.²⁾ Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137.³⁾ 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.⁴⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.⁵⁾ 28,75 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.⁶⁾ 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

T199 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Network Airlines			
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	40,00	40,00	
Geschäftsfeld Eurowings			
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
EME Aero Sp. z o.o., Jasionka, Polen	50,00	50,00	
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Schönefeld	51,00	51,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
XEOS Sp. z o.o., Warschau, Polen	51,00	50,00	
Geschäftsfeld Catering			
Alpha LSG Limited, Manchester, Großbritannien	50,00	50,00	
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25,00	25,00	

T200 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2018²⁾

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
-------------------------	-------	-------	--

T201 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2018¹⁾

Geschäftsfeld Technik			
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Peking, China	25,00	28,57	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	
Geschäftsfeld Catering			
CateringPor – Catering de Portugal, S.A., Lissabon, Portugal	49,00	49,00	
Cosmo Enterprise Co. Ltd., Narita City, Japan	20,00	20,00	März
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd., Lanzhou, China	49,00	40,00	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49,00	49,00	September
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing, China	40,00	40,00	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russland	26,00	26,00	
Wenzhou Longwan International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Wenzhou City, 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-Region, Russland	49,00	49,00	

¹⁾ Einbeziehung at equity.

²⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.

Übrige Anteile

T202 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2018

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen		
ACS Aircontainer Services Gesellschaft m.b.H., Fischamend, Österreich	100,00	100,00
AIRBEL N.V./S.A., Brüssel, Belgien	50,50	50,50
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München	100,00	100,00
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, São Paulo, Brasilien	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden	100,00	100,00
Airport Services Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeudiz	100,00	100,00
Albatros Service Center GmbH, Köln	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln	100,00	100,00
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00	100,00
Austrian Airlines Tele Sales & Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00
Avionic Design GmbH, Hamburg	100,00	49,00
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren	65,00	65,00
Caterair Portugal – Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00	100,00
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00
Crossair AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00
Customs Broker Cargo Handling GmbH, Mörfelden-Walldorf	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln	100,00	100,00
Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
eTP GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
EW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Düsseldorf	100,00	100,00
FLYdocs Inc., Delaware, USA	0,00	100,00
FLYdocs Systems India Private Ltd., Vadodara, Indien	100,00	100,00
FLYdocs Systems Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Gen2 Systems Limited, Tamworth, Großbritannien	100,00	100,00
GERANOS Grundstücksgesellschaft mbH & Co. IMMOBILIEN KG, Köln	85,00	100,00
German-American Aviation Heritage Foundation, Washington, USA	100,00	100,00
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brünn, Tschechien	100,00	100,00
Global Tele Sales Ltd., Contaf, Dublin, Irland	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Hinduja Lufthansa Cargo Holding B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
IBYKUS-KG THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH & Co., Köln	85,00	88,14
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Korongo Air SPRL i.L., Lubumbashi Airport, Kongo	40,40	80,00
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00

T202 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Crew Academy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo India (Priv) Ltd., Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Consulting Managementbeteiligungs GmbH & Co. KG i.L., Köln	79,01	79,01
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Technik Brussels N.V., Steenokkerzeel-Melsbroek, Belgien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen	51,00	51,00
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, New York, USA	100,00	100,00
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russland	100,00	100,00

T202 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
LZ-Catering GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00
Maptext, Inc., Princeton, USA	100,00	100,00
Marriott Export Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald	94,80	94,80
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Retail inMotion Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88	99,80
Shared Services International India Private Limited, Gurgaon, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Skeyos GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Star Risk Services Inc., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss European Air Lines AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS - Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH, Köln	85,00	85,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters GmbH, Zürich, Schweiz	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Luchthaven Schiphol, Niederlande	100,00	100,00
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Yilu Travel Services GmbH, Berlin	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Beteiligungen		
3D.aero GmbH, Hamburg	50,00	50,00
Aerexchange Ltd., Wilmington, USA	9,46	9,46
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg	33,33	33,33
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	40,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	11,11	11,11
AviationPower GmbH, Hamburg	49,00	49,00
Beijing Lufthansa Center Co. Ltd., Peking, China	11,23	12,50
Berlin Fuelling Services GbR, Berlin	12,50	12,50
Cargo One GmbH, Berlin	15,69	15,69
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russland	26,00	26,00
CommuniGate Kommunikationsservice GmbH, Passau	50,00	50,00
Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf	33,33	33,33
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising	51,00	51,00
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
Entebbe Handling Services limited (ENHAS), Entebbe, Uganda	5,00	5,00
FFS Frankfurt Fuelling Services (GmbH & Co.) OHG, Hamburg	33,33	33,33
Finairport Service S.r.l. i.L., Turin, Italien	36,00	36,00
Fleet Logistics Inc., Wilmington, USA	18,33	18,33
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH, Düsseldorf	20,00	20,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen	40,00	40,00
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29

T202 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2018 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain, Bahrain	49,00	49,00
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co. Ltd., Hangzhou, China	25,00	28,57
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main	49,00	20,00
ldair GmbH, Hamburg	50,00	50,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
Jade Cargo International Company Limited i.L., Shenzhen, China	25,00	28,57
LSG Gate Gourmet Paris S.A.S. i.L., Roissy, Frankreich	50,00	50,00
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH, Grünwald	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co. Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00	1,00
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald	49,00	49,00
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	50,00
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg	50,00	0,00
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,00	50,00
SAEMS Special Airport Equipment and Maintenance Services GmbH & Co. KG, Hamburg	40,00	40,00
S.A.E.M.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	40,00	40,00
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00	40,00
Sky Chefs for Airlines Catering Company, Tripolis, Libyen	44,50	44,50
STARS Special Transport and Ramp Services GmbH & Co. KG, Hamburg	49,00	49,00
S.T.A.R.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	49,00	49,00
Tanklager-Gesellschaft Tegel GbR, Berlin	12,50	12,50
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld	46,45	46,45
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington, USA	5,26	5,26
Verimi GmbH, Frankfurt am Main	6,06	6,06
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20,00	20,00

ZUSAMMEN- GEFASSTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

207 Über diesen zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht

209 Umweltbelange

- 209 Klimaschutz
- 211 Aktiver Schallschutz

213 Kundenbelange

- 213 Operationelle Stabilität
- 215 Produkt und Services

217 Arbeitnehmerbelange

- 217 Arbeitgeberattraktivität
- 219 Transformationsfähigkeit
- 219 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

221 Bekämpfung von Korruption und Bestechung

222 Achtung der Menschenrechte

224 Sozialbelange

225 Nachhaltigkeit in der Lieferkette

226 Zusammenfassung

227 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Dieser zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht orientiert sich an den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI Standards 2016). Die vorliegenden Informationen beziehen sich auf die in der Übersicht auf [S. 226](#) dargestellten Angaben. Zusätzlich erfolgt eine umfassende Berichterstattung zu nicht-finanziellen Themen im jährlich erscheinenden [Nachhaltigkeitsbericht „Balance“](#), der einen GRI-Inhaltsindex enthält. www.lufthansagroup.com/de/verantwortung.html

Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht

Lufthansa Group will ihrer Rolle als führende Gesellschaft in der Aviation-Industrie auch im Bereich Nachhaltigkeit gerecht werden. | Unternehmerische Verantwortung ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur. | Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht fokussiert auf die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange, Arbeitnehmerbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte, Sozialbelange sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette als Querschnittsthema. | Bericht orientiert sich an den GRI Standards 2016.

Über diesen zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht

Für das Geschäftsjahr 2018 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG entsprechend dem am 19. April 2017 verabschiedeten CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) erneut einen zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e HGB. Die Deutsche Lufthansa AG legt einen gesonderten nichtfinanziellen Bericht auf Gesellschaftsebene sowie einen gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht gemeinsam als zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht vor. Er fasst die wesentlichen Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte, Sozialbelangen sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette als Querschnittsthema inhaltlich zusammen. Zusätzlich werden an anderen Stellen im zusammengefassten Lagebericht Maßnahmen und Initiativen der Lufthansa Group erläutert, die das vielfältige Engagement des Unternehmens im Bereich der unternehmerischen Verantwortung belegen. Darauf wird in diesem Bericht an den jeweiligen Stellen verwiesen.

Die Lufthansa Group berücksichtigt in ihrem Konzern-Risikomanagement-System Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte und Sachverhalte. ➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 61 ff.**

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen und Konzepte gibt es gegenwärtig unter Anwendung der Nettomethode keine Anhaltspunkte für Risiken, die schwerwiegend negative Auswirkungen auf die Aspekte haben beziehungsweise haben werden und deren Eintritt sehr wahrscheinlich ist. Dies gilt sowohl für die Lufthansa Group als auch für deren Lieferkette.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die im Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses erfassten Gesellschaften. Falls nicht anders vermerkt, spiegeln die Angaben die Konzernperspektive und

die Gesellschaftsperspektive gleichermaßen wider. Der Prüfungsausschuss hat sich im Berichtsjahr intensiv mit dem zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht befasst und diesen einer Vorprüfung unterzogen. Darüber hinaus hat er die Prüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer beauftragt. Der vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht wurde einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen. ➤ **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung, S. 227 f.**

Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts.

Angaben zum Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt mehr als 550 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist ausführlich im zusammengefassten Lagebericht beschrieben. ➤ **Grundlagen des Konzerns, S. 13 ff.**

Nachhaltigkeit ist im Unternehmen fest verankert

Verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und Grundpfeiler des täglichen Arbeitens. Bereits seit 2002 bekennt sich das Unternehmen zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt es die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Agenda 2030.

Zur Fortschreibung der auf Vertrauen und Integrität basierenden Unternehmenskultur mit dem Ziel, den nachhaltigen Unternehmenserfolg zu sichern, wurde im Jahr 2017 ein für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa

Group verbindlicher Code of Conduct eingeführt und im Jahr 2018 weiterentwickelt. <https://investor-relations.lufthansa-group.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für verantwortungsvolles Verhalten sowie einen fairen Wettbewerb, sondern sollen auch dabei unterstützen, rechtliche Risiken und Reputationsrisiken zu erkennen und zu vermeiden. Die Lufthansa Group erwartet, dass diese Grundsätze auch von ihren Geschäftspartnern und Lieferanten eingehalten werden.

Das Engagement der Lufthansa Group im Bereich Nachhaltigkeit wird durch das Rating der internationalen gemeinnützigen Rating-Organisation CDP mit dem Climate Scoring Ergebnis „B“ (Vorjahr: „A-“) bewertet und liegt damit im Management-Band des globalen Rankings.

Außerdem ist der Konzern seit 2015 im MSCI Global Sustainability Index des gleichnamigen US-Indexanbieters MSCI enthalten. Dieser bildet Unternehmen ab, die sich in besonderem Maße in ESG-Angelegenheiten engagieren.

Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Die Koordination und Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten übernimmt das Corporate Responsibility Council (CRC) unter Vorsitz des Leiters Group Strategy im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Das CRC ist auf oberer Managementebene angesiedelt und besteht aus den Leitern der Konzernabteilungen Strategie, Politik (Umweltkonzepte), Investor Relations, Controlling, Recht, Personal, Konzernkommunikation und Corporate Sourcing. Die jeweiligen Führungskräfte sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich.

Wesentlichkeitsanalyse bildet Basis für Herleitung der wesentlichen Aspekte

Der kontinuierliche Austausch mit den Stakeholdern leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Im Oktober 2018

wurde erneut eine breit angelegte Stakeholder-Befragung unter Kunden, Mitarbeitern, Anrainern, Investoren, Geschäftspartnern, Politikern und NGO-Vertretern durchgeführt. Neben der persönlichen Ansprache von rund 10.000 externen Adressaten wurde die Umfrage durch Veröffentlichungen auf der Internetseite des Unternehmens und auf Social-Media-Kanälen zusätzlich einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die im Rahmen der Stakeholder-Befragung gewonnenen Erkenntnisse wurden insbesondere der Wesentlichkeitsbetrachtung nach § 289c (3) HGB durch das Management unterzogen, das heißt, es wurde untersucht, welche Aspekte für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Lufthansa Group und der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die Aspekte tatsächlich von besonderer Bedeutung sind. Das Ergebnis dieser Wesentlichkeitsbetrachtung ist Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte im vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht.

Für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind insbesondere die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange und Arbeitnehmerbelange von großer Bedeutung. Der bestehende Flugbetrieb ist ohne Kerosin und damit CO₂-Emissionen sowie ohne Geräusentwicklung nicht möglich. Als Dienstleistungsunternehmen hängt der wirtschaftliche Erfolg der Lufthansa Group zudem maßgeblich von der Zufriedenheit der Kunden und vom Engagement und der Motivation ihrer Mitarbeiter ab. Zusätzlich sind gemäß der Wesentlichkeitsbetrachtung die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, die Achtung der Menschenrechte sowie eine nachhaltige Lieferkette für die Lufthansa Group von hoher Relevanz.

Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ebenfalls ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Das Konzept und die dazugehörigen Kennzahlen werden ausführlich im Kapitel **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 16 ff.**, dargestellt.

G29 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Umweltbelange	Kundenbelange	Arbeitnehmerbelange	Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Achtung der Menschenrechte	Sozialbelange ¹⁾
Klimaschutz CO ₂ -Emissionen	Operationelle Stabilität Abflugpünktlichkeit	Arbeitgeberattraktivität Engagement Index	Integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems	Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct	Gesellschaftliches Engagement help alliance gGmbH
Aktiver Schallschutz Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen	Produkt und Services Kundenzufriedenheitswert	Transformationsfähigkeit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Gesundheitsindex			

Nachhaltigkeit in der Lieferkette: als Querschnittsthema mit eigenem Kapitel innerhalb des nichtfinanziellen Berichts qualitativ berücksichtigt

¹⁾ Nicht wesentlich gemäß § 289c Abs. 3 HGB; freiwillige Darstellung aufgrund spezifischer Adressatenanforderung.

Umweltbelange

Konzepte

Klimaschutz und aktiver Schallschutz sind Eckpfeiler der Umweltstrategie

Der globale Luftverkehr ist ein Wachstumssektor und wird für einen nicht absehbaren Zeitraum weiterhin fossile und alternative flüssige Treibstoffe mit entsprechender Energiedichte benötigen. Zu den wesentlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zählen deshalb vor allem Klimaeffekte infolge der CO₂-Emissionen, die durch die Verbrennung von Flugkerosin entstehen, sowie Geräusche, die von startenden und landenden Flugzeugen verursacht werden.

Die Lufthansa Group engagiert sich bereits seit vielen Jahren dafür, die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht einher mit wirtschaftlichen Interessen, da der Verbrauch von Treibstoff, der Erwerb von CO₂-Zertifikaten und lärmabhängige Entgelte Kosten verursachen.

Die Lufthansa Group verfolgt deshalb ein strategisches Umweltprogramm, dessen Umsetzung in allen Bereichen des Konzerns Wirkung entfaltet – vom operativen Betrieb und der technischen Wartung bis hin zum Einkauf, dem Facility-Management und der Verwaltung.

Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement und die sukzessive Etablierung von Umweltmanagementsystemen.

Im Berichtsjahr ist erstmals das Umweltmanagementsystem der Deutschen Lufthansa AG am Standort München nach EMAS validiert und nach ISO 14001 zertifiziert worden. Darüber hinaus haben auch die Lufthansa Technik-Standorte Tulsa/Oklahoma, Frankfurt/Osthafen und London/Hayes ihr Umweltmanagementsystem erstmals nach ISO 14001 zertifizieren lassen. Die Triebwerksüberholungsstandorte in Wrocław (XEOS) und Jasionka (EME Aero), die sich im Aufbau befinden, bereiten sich auf die Zertifizierung im Jahr 2019 beziehungsweise 2020 vor. Auch Lufthansa Cargo, Lufthansa CityLine sowie ein Standort der LSG Group besitzen ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem. Damit verdeutlichen sie, dass sie in freiwilliger Selbstverantwortung systematisch an der Verbesserung der eigenen Umweltleistung arbeiten und dies glaubwürdig nach außen vertreten.

Umweltvorsorge wird koordiniert und gesteuert

Für die Definition, Abstimmung und Festlegung der übergreifenden Ziele und Maßnahmen der Lufthansa Group im Hinblick auf das Umweltmanagement ist der Bereich Umweltkonzepte im Ressort des Vorstandsvorsitzenden zuständig. Zusätzlich verfügen alle größeren Tochtergesellschaften über eine eigene Umwelta Abteilung, einen Umweltbeauftragten

oder -koordinator. Die Umweltbeauftragten und -koordinatoren treffen sich jährlich zum konzernweiten Umweltforum. Diese Plattform bietet den Umweltexperten der Lufthansa Group Gelegenheit, mögliche Synergien zu identifizieren sowie neue Ideen, Maßnahmen und Vorhaben in Sachen Umweltschutz zu diskutieren und zu bewerten. Darüber hinaus werden neue oder geplante gesetzliche Regelungen und deren Auswirkungen auf die Lufthansa Group erörtert.

Die Lufthansa Group betreibt seit vielen Jahren eine zentrale Umweltdatenbank, um umweltrelevante Informationen wie CO₂-Emissionen zu sammeln, zu verarbeiten und unter anderem bei unternehmerischen Entscheidungen als relevante Aspekte zu nutzen.

KLIMASCHUTZ

Ziele

Lufthansa Group unterstützt Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche

Die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs machen gemäß der International Energy Agency (IEA) derzeit etwa 2,7% aller durch Menschenhand verursachten CO₂-Emissionen aus und sind die wesentlichen globalen Umweltwirkungen der Branche. Aufgrund des absehbar weiter steigenden Bedarfs an Mobilität werden der Luftverkehr und damit einhergehend die Emissionen auch künftig zunehmen. Die Luftfahrtbranche hat hierauf reagiert und sich im Jahr 2009 weltweit auf folgende Ziele verständigt:

1. Die Treibstoffeffizienz (das heißt der Treibstoffverbrauch pro verkauften Tonnenkilometer) soll bis 2020 um 1,5% pro Jahr verbessert werden.
2. Ab 2020 soll das Wachstum des Luftverkehrs CO₂-neutral erfolgen.
3. Bis 2050 sollen die Netto-CO₂-Emissionen der Luftfahrt gegenüber dem Jahr 2005 um 50% sinken.

Die Lufthansa Group hat hieran maßgeblich mitgewirkt und teilt die Branchenziele, die Treibstoffeffizienz (bezogen auf die transportierten Tonnenkilometer) bis 2020 um jährlich 1,5% zu verbessern, ab 2020 ihr Transportwachstum CO₂-neutral zu gestalten und die Netto-CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 um 50% gegenüber 2005 zu reduzieren. Die Maßnahmen, welche die Lufthansa Group in diesem Zusammenhang ergriffen und 2018 konkret umgesetzt hat, werden nachfolgend aufgeführt. Weiterhin war die Lufthansa Group sowohl in diversen Arbeitsgruppen der International Air Transport Association (IATA) wie dem Environmental Committee und dem Industry Affairs Committee als auch in dem Vorstandsgremium (Board of Governors) beteiligt.

Maßnahmen

Vier-Säulen-Strategie definiert Maßnahmen für den Klimaschutz

Die zuvor genannten Ziele sollen durch die Bündelung verschiedener Maßnahmen seitens unterschiedlicher Akteure wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherung, Luftfahrtgesellschaften und Politik erreicht werden. Diese sind auf der IATA-Versammlung im Jahr 2007 in der Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der Luftfahrtindustrie zusammengefasst worden. Diese Strategie ist auch Grundlage der Treibstoffeffizienz-Aktivitäten der Lufthansa Group.

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Der wichtigste Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb ist es, kontinuierlich in moderne und besonders sparsame Flugzeuge und Triebwerkstechnologien zu investieren. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group erhielten im Berichtsjahr 29 neue Flugzeuge. Neu in Betrieb genommen wurden beispielsweise sechs weitere Airbus A350-900, die rund 25 % weniger Emissionen erzeugen als vergleichbare Flugzeugtypen.

Bis Ende des Jahres 2025 soll die Lufthansa Group 193 neue Flugzeuge erhalten, die sich vor allem durch niedrige Verbrauchs- und Lärmemissionswerte auszeichnen. ➔ **Flotte, S. 20 f.**

Darüber hinaus beteiligt sich die Lufthansa Group seit mehreren Jahren an der Erforschung und dem Einsatz von alternativen Kraftstoffen im Flugverkehr. Dazu zählt unter anderem das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie unterstützte Forschungsprojekt airegEM, das auf die Reduzierung von Feinstaubemissionen abzielt. Dabei wurde ein aromatenfreier Biokraftstoff (ATJ-SPK) ohne vorherige Mischung mit fossilem Kerosin in einem aus dem normalen Flugbetrieb herausgezogenen Triebwerk verbrannt und die resultierenden Emissionen gemessen. Beim Feinstaub ergab sich unter Bodenbedingungen eine Reduzierung der Partikelmasse um bis zu 50 %, wenn eine komplette Flugmission berechnet wurde. Im Jahr 2018 hat sich die Lufthansa Group an einer weiteren sektorübergreifenden Initiative beteiligt. Deren Ziel ist es, ein internationales Bündnis zu initiieren und aufzubauen, um die zukünftige, strategische Bedeutung von synthetischen erneuerbaren Energieträgern (PtL – Power to

Liquid) zu entwickeln, gemeinsam einen globalen Markt für diese Energieträger voranzutreiben und deren Marktentwicklung zu beschleunigen.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Durch eine verbesserte Organisation der europäischen Luftsicherheitsysteme und -behörden mit dem Ziel, einen einheitlichen Luftraum über Europa zu schaffen, könnten die Airlines laut Angaben der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) bis zu 10 % Treibstoff über dem europäischen Luftraum einsparen und ihre CO₂-Emissionen entsprechend reduzieren. Die Initiative Single European Sky (SES) der EU, in deren Rahmen mehrere Gesetzespakete verabschiedet wurden, soll dies realisieren. Die Lufthansa Group unterstützt die Bemühungen der EU ausdrücklich und setzt sich über den europäischen Airline-Verband Airlines for Europe (A4E) für die Schaffung eines zuverlässigen und effizienten EU-Luftraums ein.

Ein wichtiger Meilenstein zur Erreichung eines Single European Sky ist die Vereinheitlichung und Modernisierung der europäischen Luftfahrt-Infrastruktur, wofür die Europäische Kommission das Programm SESAR (Single European Sky ATM Research) ins Leben gerufen hat.

SESAR soll die Entwicklung, Erprobung und europaweite Einführung neuer Technologien, Verfahren und Standards vorantreiben, die dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement zu harmonisieren und zu optimieren. Die Lufthansa Group engagiert sich für SESAR mit der klaren Erwartung, dass messbare operative Verbesserungen im Bereich Air Traffic Management umgesetzt werden. Ziel ist es, direkte Vorteile für die Kunden und die Umwelt zu schaffen sowie die Flugsicherungskosten nachhaltig zu senken. Unter dem Dach des Industriekonsortiums SESAR Deployment Manager (SDM) wird die Umsetzung dieser Technologien im Tagesgeschäft koordiniert. Die Lufthansa Group ist Mitglied dieses Konsortiums und stellt Experten vor Ort zur Verfügung.

Zurzeit werden europaweit 349 Projekte durch den SDM koordiniert. Auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten sind die verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Provider aktiv beteiligt.

G30 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ



Technischer Fortschritt

Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien
Alternative Kraftstoffe

Verbesserte Infrastruktur

Bessere Nutzung der Lufträume
Dem Bedarf angepasste Flughafenaufbauten

Operative Maßnahmen

Effiziente Flugzeuggrößen
Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten
Optimierte Prozesse am Boden

Ökonomische Instrumente

Ein globales, sinnvoll ausgestattetes marktbasierendes System zur Emissionsminderung als Ergänzung zu den drei anderen Säulen

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

Operative Maßnahmen der Lufthansa Group umfassen den Einsatz effizienter Flugzeuggrößen, eine bessere Auslastung der Flüge, die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren sowie die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten. So wurden im Rahmen der SESAR-Demonstration „Augmented Approaches to Land-2“ (AAL2) aktuelle Navigationsverfahren optimiert, um effizientere und emissionsreduzierte Anflugverfahren einzuführen. Hinzu kommen Programme zur nachhaltigen Gewichtsreduzierung und die verstärkte Nutzung flugbetrieblicher Daten und Software sowie effizienterer Prozesse am Boden, die dazu beitragen, den Kerosinverbrauch zu reduzieren.

Um weitere Effizienzen an den Schnittstellen zu den Systempartnern wie Flughäfen oder Flugsicherung zu heben, wird zunehmend ein systemischer Ansatz verfolgt, bei dem die Systempartner in die Analysen und Maßnahmendefinitionen mit einbezogen werden.

So konnte im Berichtsjahr mit dem Projekt EMAS 1 (Early Morning Arrival Stream Frankfurt) in Kooperation mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ein besser planbarer, gleichförmiger und dadurch effizienter Anflugstrom auf den Flughafen Frankfurt in der Zeit von 5 bis 6 Uhr morgens erzielt werden.

Die hierdurch erreichte Effizienzverbesserung führte auch zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen. In EMAS Phase 2 soll im Rahmen des europäischen SESAR-Projekts xStream 2019 eine zweite Demonstration mit einem höheren Grad an Automation und Einbindung weiterer Airlines in Frankfurt durchgeführt werden.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden konzernweit 21 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklungen. Hierdurch konnten – zusätzlich zu den bereits 2017 erreichten Reduzierungen – im Berichtsjahr weitere 24,3 Tsd. Tonnen CO₂-Emissionen nachhaltig vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 9,6 Mio. Litern entspricht dem Verbrauch von circa 90 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München-New York mit einem Flugzeug des Typs A350-900.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz (CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) sollen ab 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch Klimaschutzprojekte kompensiert werden. Die Lufthansa Group wird deshalb ab 2021 für die Zunahme von CO₂-Emissionen der internationalen Flüge die entsprechenden CO₂-Kompensationskosten entrichten, sofern es nicht gelingt, die CO₂-Emissionen in dem geforderten Umfang zu begrenzen.

Im EU-Emissionshandelssystem für den Luftverkehr werden die CO₂-Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel gesteuert und begrenzt. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Diese emittierten 2018 rund 8,5 Mio. Tonnen CO₂, von denen 62% durch Zukauf von Zertifikaten kompensiert und neutralisiert wurden. Weitere Informationen zur Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 34, S. 149 ff.**

Die Lufthansa Group bietet ihren Kunden schon heute in weiten Teilen die Möglichkeit zur freiwilligen CO₂-Kompensation an. In Kooperation mit myclimate können Kunden online die Emissionen ihres Fluges mit den Airlines der Lufthansa Group berechnen lassen und durch eine Spende zugunsten zweier von Lufthansa ausgewählter Klimaschutzprojekte ausgleichen.

Leistungsindikator

CO₂-Emissionen steigen um 7%

Die Lufthansa Group ermittelt jährlich die absoluten CO₂-Emissionen. Sie betragen für die Flugzeuge der Lufthansa Group Airlines im Jahr 2018 32,6 Mio. Tonnen (Vorjahr: 30,4 Mio. Tonnen). Das Wachstum der verkauften Sitzkilometer und der Fracht-Tonnenkilometer im Geschäftsjahr betrug 9% beziehungsweise 1%. ➔ **T001, Umschlag vorne.** Positive Effekte auf den CO₂-Ausstoß konnten durch die Umsetzung von operativen Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung sowie weitere Effizienzverbesserungen wie den Einsatz neuer Flugzeugmodelle und die Erhöhung der durchschnittlichen Auslastung der Flugzeuge erzielt werden.

AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Ziele

Fluglärm soll an der Quelle reduziert werden

Die Lufthansa Group setzt sich dauerhaft mit vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen dafür ein, den Fluglärm merklich zu mindern. Vorrangiges Ziel ist es, den Lärm an der Quelle nachhaltig zu verringern (Maßnahmen 1 und 2) und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln (Maßnahmen 4 und 5).

Maßnahmen

Aktiver Schallschutz umfasst fünf Dimensionen

Seit 2001 beteiligt sich die Lufthansa Group aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten (Maßnahme 3) und Maßnahmenpaketen zur Lärminderung im Rahmen von Dialogforen, wie beispielsweise der Allianz für Lärmschutz in Frankfurt. An dieser sind die hessische Landesregierung, die Fraport AG, die Deutsche Lufthansa AG in Vertretung der Lufthansa Group, das Forum Flughafen und Region, die Deutsche Flugsicherung und der Luftfahrtverband BARIG beteiligt. Der aktive Schallschutz bei der Lufthansa Group umfasst fünf Dimensionen, die sich wie folgt darstellen.

1. INVESTITIONEN IN MODERNE UND DAMIT LEISERE FLUGZEUGE

Der größte Hebel, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren, liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. Im Jahr 2018 wurden 29 neue Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter sechs weitere Maschinen vom Typ A320neo sowie sechs A350 und 13 Bombardier C Series, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Gleiches gilt für die A350-900, die weltweit zu den modernsten und umweltfreundlichsten Langstreckenflugzeugen zählt und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen ist. Im Gegenzug haben insgesamt elf ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. ➔ **Flotte, S. 20 f.**

2. NACHRÜSTEN VON FLUGZEUGEN DER BESTANDSFLOTTE

Neben der Modernisierung führt auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu einer messbaren Fluglärminderung. Lufthansa German Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Airline eine mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestattete A320 in Dienst und setzte damit einen Industriestandard. Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren sind im Landeanflug bis zu 4 Dezibel leiser und werden deshalb in Frankfurt im Rahmen der Lärmentgelteabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile.

Mittlerweile wurden alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa German Airlines und SWISS mit diesen Wirbelgeneratoren nachgerüstet. Bei Austrian Airlines wurden bis Anfang 2019 alle zu Beginn des Berichtsjahres vorhandenen Flugzeuge der A320-Familie mit dieser technischen Verbesserung ausgestattet. Für die 2018 neu hinzugekommenen Flugzeuge ist die Nachrüstung in Planung. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen. Ebenso verfügt ein Großteil der Eurowings A320-Flotte bereits über die lärmreduzierenden Wirbelgeneratoren. Alle A320-Flugzeuge der Eurowings Group, die noch nicht über Wirbelgeneratoren verfügen, darunter auch Flugzeuge der ehemaligen Air Berlin, werden sukzessive nachgerüstet.

3. BETEILIGUNG AN DER LÄRMFORSCHUNG

Die Lufthansa Group engagiert sich seit vielen Jahren in der Lärmforschung über Projekte wie MODAL (Modelle und Daten zur Entwicklung von aktiven Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr) und EffFlug (Effizienzsteigerung im Flugbetrieb), die die Grundlagen für einen erfolgreichen aktiven Schallschutz legen. Diese aufwendigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten tragen wesentlich zur Optimierung der Bestandsflotte bei.

Im Rahmen des vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach als Teil des Forums Flughafen und Region (FFR) unterstützten und finanziell geförderten Projekts EMAS 1 (Early Morning Arrival Stream Frankfurt; siehe auch Kapitel „Klimaschutz/Operative Maßnahmen“) konnte außerdem die Zeit, in welcher sich die anfliegenden Flugzeuge im Nahbereich des Flughafens befinden, um bis zu 20 % reduziert werden.

4. ENTWICKLUNG OPTIMIERTER FLUGVERFAHREN GEMEINSAM MIT DEN SYSTEMPARTNERN

Auch die Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten trägt zur Lärmreduktion bei. Die Lufthansa Group ist auf diesem Gebiet auf vielfältige Weise mit internationalen Partnern wie EUROCONTROL aktiv. ➔ **Umweltbelange/Klimaschutz, S. 209 ff.**

G31 MASSNAHMEN FÜR AKTIVEN SCHALLSCHUTZ



Investitionen in leisere Flugzeuge

Einflottung modernster Flugzeuge, beispielsweise des Airbus A320neo und A350-900

Ausflottung lauterer Modelle



Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte

Umrüstung der Bestandsflotte mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren



Beteiligung an der Lärmforschung

Kontinuierliche Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern aus Forschung und Industrie

Entwicklung und Untersuchung von neuen Maßnahmen zur Lärminderung



Optimierung der An- und Abflugverfahren

Zusammenarbeit mit Systempartnern

Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren

Nutzung neuer Navigationstechnologien



Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen

Kontinuierlicher Austausch mit Anrainern, beispielsweise in Form des Forums Flughafen und Region in Frankfurt

Aktive Beteiligung in Fluglärmkommissionen

5. DIALOG MIT DEN ANRAINERN

Neben technischen und operativen Verfahren engagiert sich die Lufthansa Group in verschiedenen Dialogforen mit Anrainern, unter anderem in Frankfurt und Wien. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren. Darüber hinaus arbeitet die Lufthansa Group auch aktiv in einigen vom Luftverkehrsgesetz vorgegebenen deutschen Fluglärmkommissionen mit.

Leistungsindikator

99,6% der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard

Verbesserungen im Schallschutz durch die Modernisierung der operativen Konzernflotte zeigen sich in der Anzahl der Flugzeuge, die das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen oder übererfüllen. Dieser Standard gibt Lärmgrenzwerte vor, wonach alle ab dem Jahr 2006 neu zugelassenen Verkehrsflugzeuge die älteren Kapitel 3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen. Im Jahr 2018 erfüllten 99,6% – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

Kundenbelange

Konzepte

Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group

Eine hohe Kundenorientierung, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für einen Dienstleistungskonzern wie die Lufthansa Group essenziell. Die Flugsicherheit hat dabei immer höchste Priorität. Um diesem elementaren Anspruch gerecht zu werden, verfügen alle Airlines der Lufthansa Group über ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System SMS). Unabhängige Fachleute überprüfen alle zwei Jahre die konzernweit geltenden Sicherheitsstandards in einem IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Alle Airlines der Lufthansa Group sind bestrebt, den Passagieren stets perfekten Service zu bieten und das Fliegen mit all seinen Facetten zu einem nachhaltig positiven Erlebnis zu machen. Hierzu gehören eine pünktliche und sichere Flugdurchführung ebenso wie erstklassige Produkte und Services am Boden und in der Luft. Investitionen in eine moderne Konzernflotte, mehr Komfort an Bord sowie zahlreiche Produktneuheiten und digitale Angebote sorgen dafür, dass das Fliegen für die Kunden der Lufthansa Group immer attraktiver wird. Regelmäßige Umfragen unter Fluggästen helfen dabei, möglichst viel über deren Bedürfnisse zu erfahren und diese in die Entwicklung von Innovationen einzubeziehen.

Mit der Zuordnung der Airlines der Lufthansa Group zu den Segmenten Network Airlines und Eurowings ist auch eine an den Wünschen der Kunden orientierte, differenzierte und transparente Produkt- und Servicestrategie verbunden.

Sichtbares Resultat dieser Qualitätsstrategie sind unter anderem die Auszeichnung von Lufthansa German Airlines als erste Fluggesellschaft Europas mit dem Five-Star-Rating für Premium-Service und Spitzenkomfort der auf Luftfahrt spezialisierten Unternehmensberatung Skytrax sowie die Verleihung des Traveller Trust Award an Eurowings durch Sky-scanner, eine führende globale Reisesuchmaschine.

OPERATIONELLE STABILITÄT

Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren auch Passagiere der Lufthansa Group Airlines in hohem Maß von Flugplanänderungen, Flugausfällen oder Verspätungen betroffen. Gründe hierfür waren unter anderem Engpässe an vielen Flughäfen, Personalknappheit, die mit dem starken Wachstum bei Eurowings verbundenen Herausforderungen, Streiks bei Flugsicherungen sowie Unwetter, in deren Folge viele Flüge verspätet abhoben oder vollständig ausfielen.

Ziele

Sicherstellung der operationellen Stabilität ist Voraussetzung für eine hohe Kundenzufriedenheit

Oberstes Ziel aller Airlines der Lufthansa Group ist die Durchführung eines sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Flugbetriebs. Da dies jedoch nicht allein durch die Airlines der Lufthansa Group sichergestellt werden kann, wird auch mit Branchenvertretern und Systempartnern nach Lösungen gesucht, um die operationelle Stabilität weiter zu verbessern.

Maßnahmen

Einrichtung des Vorstandsressorts Airline Resources & Operations Standards

Mit der Erweiterung des Vorstands um das neue Ressort Airline Resources & Operations Standards werden seit Januar 2019 maßgebliche Funktionen auf Vorstandsebene gebündelt und somit die Voraussetzungen für eine Steigerung der operativen Stabilität und Qualität der Lufthansa Group Airlines geschaffen.

Verschiedene Maßnahmen zur Sicherstellung der operationellen Stabilität wurden eingeleitet

Die Lufthansa Group hat auf verschiedenen Ebenen Programme und Projekte initiiert, die airlinespezifische sowie Group-übergreifende Themen analysieren und entsprechende Maßnahmen entwickeln und implementieren.

So hat die Lufthansa Group zur Verbesserung der operationellen Stabilität zusätzliche A320neos gekauft, um die aktuell geringere Produktivität aufgrund überdurchschnittlicher Wartungsarbeiten von A320neos von Lufthansa German Airlines und deren verspätete Auslieferung zu kompensieren. Durch den sukzessiven Zulauf dieser Flugzeuge und die Erhöhung der Anzahl von Reserveflugzeugen erwartet die Lufthansa Group eine Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Jahr 2019. Zur Sicherstellung der operativen Qualität werden 600 Mitarbeiter neu eingestellt sowie rund 500 Piloten ausgebildet, um die Anzahl der Reservecrews zu erhöhen.

Zusätzlich wurde im Berichtsjahr das Programm „Operational Excellence 2019“ unter Leitung des Executive Vice President Strategy & Fleet mit dem Ziel aufgesetzt, die operationelle Stabilität aller Airlines der Lufthansa Group strukturell zu verbessern. Dieses Programm wird zukünftig dem neuen Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards zugeordnet.

Darüber hinaus haben die Network Airlines der Lufthansa Group individuelle Projekte aufgesetzt, um den Betrieb an den jeweiligen Drehkreuzen zu optimieren. Basis dafür bildet eine Big Data-Analyse, durch welche in mehreren Millionen Daten der vergangenen Jahre eindeutige Ursachen für Verspätungen und Flugstreichungen erkannt wurden. So konnten spezifische Projekte initiiert werden, wie beispielsweise die Anpassungen der Einsatzplanung für die Crews bei Lufthansa German Airlines.

Die Steuerung des Flugbetriebs der Network Airlines findet in den jeweiligen Verkehrszentralen in Frankfurt, München, Zürich und Wien statt. Hier werden regelmäßige Berichte über die aktuelle Situation sowie besondere Vorkommnisse verfasst und dem Management zur Verfügung gestellt. In dem monatlich tagenden Operations Board diskutieren die CEOs der Airlines die Ergebnisse und Maßnahmen zusammen mit den verantwortlichen Leitern für Flight Operations, Ground Operations und dem Technical Fleet Management.

Eurowings wird ebenfalls durch solche Verkehrszentralen gesteuert und hat außerdem ein umfangreiches Maßnahmenpaket verabschiedet, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Flugbetrieb zu erhöhen. Dazu zählen höhere Reserven, größere Zeitpuffer in den Flugzeugumläufen durch verlängerte Bodenzeiten sowie eine planerische Trennung von innerdeutschen Flugzeugumläufen, um diese von verspätungskritischen Umläufen ins europäische Ausland zu trennen. Der sukzessive Rollover älterer Flugzeuge sowie detaillierte technische Analysen und daraus resultierende intensivierete Wartungsaktivitäten tragen ebenfalls zur Verbesserung der operationellen Stabilität bei.

Weitreichende Initiativen mit Systempartnern wurden initiiert

Gemeinsam mit Systempartnern, wie Flughafenbetreibern und der Deutschen Flugsicherung, arbeiten die Airlines der Lufthansa Group intensiv an Lösungen, um die bestehenden Engpässe unter anderem beim Personal an den Sicherheitskontrollen, den Bodenverkehrsdiensten und den Kontrollzentren der Flugsicherung deutlich zu reduzieren. So wurden auf dem „Hamburger Luftfahrtgipfel“ im Oktober, an dem die Lufthansa Group sowie Vertreter der deutschen Luftverkehrswirtschaft und der Politik teilnahmen, umfangreiche Maßnahmen beschlossen, um die Zuverlässigkeit und Qualität im Luftverkehr in Deutschland zu verbessern.

Verabschiedet wurde ein rund zwei Dutzend Punkte umfassendes Maßnahmenpaket, mit dem massive Störungen im Luftverkehr künftig verhindert werden sollen. Dazu zählen auch die Beseitigung der Engpässe bei den staatlichen Luftsicherheitskontrollen und bei den Grenzkontrollen an den großen Flughäfen sowie die Einstellung zusätzlichen Personals bei der Bodenabfertigung.

Das gleiche Ziel verfolgt auch die Brancheninitiative Airlines for Europe, in der neben der Lufthansa Group weitere namhafte europäische Fluggesellschaften für eine Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen an Flughäfen und bei der europäischen Flugsicherung (EUROCONTROL) eintreten. So wurden bereits zahlreiche Maßnahmen gemeinsam mit den Flughäfen und der Deutschen Flugsicherung angestoßen, wie beispielsweise optimierte Steuerungslogiken für den Luftverkehr in Deutschland.

Leistungsindikator

Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines ist im Berichtsjahr rückläufig

Der zentrale Leistungsindikator für die Beurteilung der operationellen Stabilität ist die Abflugpünktlichkeit der Airlines. Als pünktlich werden alle Flüge bezeichnet, die bis spätestens 15 Minuten nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen. Dieser Leistungsindikator wird kontinuierlich durch das Top-Management überwacht. Neben täglichen Berichten aus den Hub Control Centern finden auch wöchentliche Telefonkonferenzen unter Teilnahme von Vorstandsmitgliedern statt, in denen die aktuelle Situation analysiert und Maßnahmen abgeleitet werden.

Die Pünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines ist im Jahr 2018 zum Beginn des Sommerflugplans im April signifikant gesunken. Erst im August führten die eingeleiteten Maßnahmen zu leichten Verbesserungen in der Pünktlichkeit. Eine deutliche Verbesserung war erst im Oktober 2018 mit dem Übergang in den Winterflugplan zu beobachten, welcher zu einer deutlichen Reduktion der Flüge in Deutschland und einer Entlastung im deutschen Luftraum geführt hat. Im Jahresdurchschnitt sank die Abflugpünktlichkeit der Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf 72% (Vorjahr: 77%).

PRODUKT UND SERVICES

Eine hohe Kundenorientierung ist für ein Dienstleistungsunternehmen wie die Lufthansa Group unverzichtbar. Daher werden sämtliche Produkte und Services entlang der Reisekette kontinuierlich überprüft und neue, innovative Produkte und Services an Bord und am Boden entwickelt, die den Kunden in den Mittelpunkt stellen.

Digitalisierung und Nachhaltigkeitsaspekte spielen dabei eine wichtige Rolle, um differenzierte Kundenbedürfnisse besser erfüllen zu können. Das Reiseerlebnis soll für den Kunden insbesondere durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette noch komfortabler werden.

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in ihre Mitarbeiter, Produkte und Systeme, um jedem Kunden das passende Produkt zur Verfügung stellen zu können.

Ziele

Steigerung der Kundenzufriedenheit ist integraler Bestandteil der Strategie der Airlines

Um den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group sicherzustellen, spielen die Kundenbedürfnisse eine herausragende Rolle. Daher verfolgt die Lufthansa Group systematische Ansätze, um die Kundenbedürfnisse noch besser zu verstehen. Durch Befragung der Kunden werden deren Bedürfnisse entlang der Reisekette identifiziert. Die Ergebnisse hieraus bilden die Basis für strategische Entscheidungen.

Maßnahmen

Neue Produkte und Services verbessern das Reiseerlebnis kontinuierlich

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Lufthansa Group neue Flugzeuge, Produkte und Services eingeführt, die das Reiseerlebnis weiter verbessern sollen. So bietet zum Beispiel der neue A350-900 von Lufthansa German Airlines mit breiterer Kabine und innovativem Lichtkonzept mehr Komfort für die Passagiere. SWISS hat im Berichtsjahr ihre Flaggschiff-Flotte

um zwei weitere Boeing 777-300ER auf insgesamt zehn erweitert und plant zudem, fünf Flugzeuge vom Typ A340-300 mit einem neuen Kabinenprodukt in allen drei Reiseklassen auszustatten. Austrian Airlines hat die Integration der neuen Premium Economy Class zum Sommerflugplan 2018 in der gesamten Langstreckenflotte abgeschlossen und diese um eine weitere B777-200 ausgebaut. Zudem plant Lufthansa German Airlines, mit der neuen B777-9X ab 2020 eine komplett neue Business Class einzuführen, die optimalen Schlafkomfort und viel Privatsphäre bietet sowie den Kunden individuellere Sitzangebote zur Verfügung stellt.

Die Network Airlines fokussieren sich unter dem strategischen Leitgedanken „New Premium“ darauf, die Bedürfnisse der Kunden entlang der gesamten Reisekette zu erfüllen und Schwachpunkte auszubessern. Im Geschäftsjahr wurden so Fokussinitiativen zur kundenorientierten Verbesserung der Prozesse im Fall von Flugunregelmäßigkeiten und der Gepäckprozesse aufgesetzt.

Eurowings hat im Berichtsjahr als erste Low-Cost-Airline eine „Bizclass“ auf ausgewählten Langstreckenflügen eingeführt, die klassische Business Class-Produktbestandteile wie einen Full-Flat-Sitz mit einer 180-Grad-Liegefläche, Lounge-Zugang, bevorzugten Zugang zu den Sicherheitskontrollen und andere Annehmlichkeiten umfasst. Ergänzt werden diese Angebote durch neue und moderne Bordverpflegungstrends – teilweise in Kooperation mit innovativen Start-up-Unternehmen. Auch bietet Eurowings auf immer mehr Kurz- und Mittelstrecken schnelles Breitband-Internet an.

Mitarbeiter auf allen Ebenen werden für das Thema Kundenzufriedenheit sensibilisiert

Die Entwicklungs- und Weiterbildungsangebote für Mitarbeiter zur Steigerung der Kundenorientierung werden kontinuierlich aktualisiert und erweitert. Hierzu gehört das Programm Management in Practice, das Führungskräfte dazu anregt, jährlich eintägige Einsätze in operativen, kunden-nahen Bereichen der Lufthansa Group zu absolvieren. Im Wettbewerb mit anderen traditionellen Full-Service-Carriern einerseits und Low-Cost-Carriern andererseits sind die Network Airlines gefordert, ein Premium-Verständnis zu entwickeln, das den Kundenanforderungen entspricht und mit dem sie sich weiter differenzieren können. Mit Hilfe sogenannter „Personas“ wurden verschiedene Kundenprofile dargestellt und ihre Bedürfnisstrukturen transparent gemacht. Im Rahmen der „New Premium“-Initiativen wurde im Geschäftsjahr begonnen, Mitarbeiter der Gesellschaften der Network Airlines in kundenzentrischen Methoden auszubilden. So lernen sie in Trainings und on-the-job beispielsweise die wichtigsten Konzepte der Analyse, Gestaltung und nachhaltigen Verbesserung von Kundenerlebnissen mit der Innovationsmethode Design Thinking kennen. Diese können zukünftig gemeinsam mit den Personas genutzt werden, um passgenaue Produkte und Services für die individuellen Kundenbedürfnisse entwickeln zu können.

Kunden werden frühzeitig einbezogen

Kunden werden schon sehr frühzeitig in den Entwicklungsprozess eingebunden, um schneller entscheiden zu können, ob deren Bedürfnisse bei neuen Konzepten erfüllt werden. So wurde unter anderem der neue Business Class-Sitz von 200 Kunden während des Entwicklungsprozesses getestet. Weiterhin wurden Kundenpanels in Frankfurt, München, Zürich und Genf aufgebaut; der Aufbau des Panels in Wien folgt im nächsten Jahr. Mit Hilfe dieser Kundenpanels sind die Airlines in der Lage, sehr schnell Kundenfeedback auf bestimmte Fragestellungen zu erhalten, die Erwartungen und Bedürfnisse der Kunden besser und zeitnäher zu verstehen und dem „New Premium“-Anspruch durch aktive Einbindung in Produkt- und Service-Optimierungen proaktiv gerecht zu werden.

Im Rahmen von Kundenzufriedenheitsmessungen wie beispielsweise Befragungen evaluieren die Airlines der Lufthansa Group die Akzeptanz von Produktpassungen sowie von neu eingeführten Produkten und Services.

Digitalisierung und Innovation unterstützen die Entwicklung neuer Produkte und Services

Digitalisierungs- und Innovationsinitiativen unterstützen die Lufthansa Group dabei, kontinuierlich neue Produkte und Services kundenorientiert zu entwickeln. Bis 2020 plant die Lufthansa Group 500 Mio. EUR in die Neu- und Weiterentwicklung personalisierter, digitaler Angebote bei den Airlines zu investieren.

So treibt das Unternehmen mit dem Lufthansa Innovation Hub die systematische Nutzung innovativer Online-Geschäftsmodelle für die Airlines der Lufthansa Group voran und entwickelt digitale Lösungen entlang der Reisekette für Passagiere und Reiseanbieter.

Alle Flugbegleiter der Lufthansa German Airlines sind mit mobilen Endgeräten ausgestattet, die ein schnelleres Reporting über die Zufriedenheit der Fluggäste ermöglichen. Weiterhin wurden alleine im Berichtsjahr 69 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge mit Breitband-Internet ausgerüstet, bis Ende des Berichtsjahres entspricht das einer Summe von insgesamt 238 ausgestatteten Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen.

Mit Gründung der Eurowings Digital GmbH im Berichtsjahr 2018 werden alle kundenrelevanten Digitalaktivitäten von Eurowings unter einem Dach gebündelt. Hierdurch wird die Entwicklung von innovativen Produkten und Dienstleistungen für Reisende, insbesondere in Form von Software-Lösungen und mobilen Applikationen, vorangetrieben. Im Fokus steht dabei die Weiterentwicklung der digitalen Kundenschnittstelle eurowings.com zu einer wachsenden Reiseplattform, die Kunden über das Flugangebot hinaus als digitaler Reisebegleiter („Travel Companion“) personalisierte Angebote wie beispielsweise maßgeschneiderte Hotelbuchungen, Mietwagen oder Eventtickets anbieten soll.

Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle

Der sichere, datenschutzkonforme Umgang mit Daten ist Grundlage für eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung zu unseren Kunden und ein zunehmend wichtiger Erfolgsfaktor für den Konzern. In der EU gilt seit dem 25. Mai 2018 die neue EU-Datenschutz-Grundverordnung. Die Lufthansa Group hat ihr bestehendes Datenschutz Managementsystem an dieses europaweit einheitliche Datenschutzrecht angepasst und hierzu entsprechende Projekte zu seiner Einführung in den betroffenen Konzerngesellschaften durchgeführt.

So hat der Konzern eine Datenschutzorganisation etabliert, die sich dezidiert um die Erfüllung der Rechte Betroffener und die Pflichten der Verantwortlichen kümmert. Hierzu wurden intern und extern gut erreichbare Anlaufstellen geschaffen und Prozesse etabliert, um zum Beispiel Auskunftersuche von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem über die Internet-Auftritte der Gesellschaften zur Verfügung gestellt.

Die zunehmende Digitalisierung von Geschäftsprozessen in der Lufthansa Group erhöht darüber hinaus die Notwendigkeit, Cyber-Risiken vorzubeugen. Auf Konzernebene obliegt es dem Bereich IT Security, die Anforderungen an die IT-Sicherheit umzusetzen. Dazu zählt die Entwicklung entsprechender Konzepte und Maßnahmen wie die Verschlüsselung von E-Mails, eine Cyber Crime Awareness-Kampagne und der Schutz vor Internetkriminalität. Die Risiko- und Sicherheitsmanagementsysteme sowie ausgewählte Maßnahmen werden regelmäßig von der internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. ➔ Chancen- und Risikobericht, S. 61 ff.

Nachfrage nach nachhaltigen Produkten und Services nimmt zu

Dem Wunsch der Kunden, Nachhaltigkeitsaspekte stärker bei Produkten und Services zu berücksichtigen, trägt die Lufthansa Group auf verschiedene Weise Rechnung. So werden den Passagieren auf Flügen der Lufthansa Group Airlines vermehrt biologisch erzeugte beziehungsweise fair gehandelte Speisen und Getränke angeboten sowie das Recycling der Bordabfälle ausgebaut. Bei der LSG-Tochter SPIRIANT, einem weltweit führenden Anbieter von Bordserviceprodukten und -equipment, wird zudem das Angebot an wiederverwendbaren beziehungsweise recycelten oder abfallarmen Produkten für die Airlines kontinuierlich erweitert.

Gebündelte Verantwortung für Kundenbelange gewährleistet schnelle und effektive Umsetzung

Die Verantwortung für Produkte und Services ist über alle Network Airlines der Lufthansa Group zentral gebündelt und dem Vorstandsressort Hub Management funktional zugeordnet. Dies sichert eine effektive und effiziente Umsetzung in den Airlines durch Nutzung von Synergien und eine kontinuierliche Verbesserung der Angebote und Services für die Kunden.

Die Verantwortlichkeit für das Bord- und Bodenprodukt für alle Fluggesellschaften im Eurowings-Verbund liegt bei der Abteilung Customer Experience & Product, die dem Geschäftsführer Commercial zugeordnet ist.

Leistungsindikator

Kundenzufriedenheit liegt auf einem hohen Niveau

Um möglichst differenzierte Erkenntnisse über die Reiseerfahrungen ihrer Fluggäste zu erhalten, setzen die Network Airlines der Lufthansa Group auf ein regelmäßiges Zufriedenheits-Tracking und vertiefende Umfragen. Kundenzufriedenheitswerte werden monatlich in unterschiedlichen Reports den verantwortlichen Fachabteilungen sowie dem Management zur Verfügung gestellt, um dies in die Ableitung von neuen Maßnahmen mit einzubeziehen.

Seit 2018 haben Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines ihre Methoden und Verfahren zur Zufriedenheitsmessung sowohl inhaltlich als auch in methodischer

Hinsicht harmonisiert. Die Kundenzufriedenheit wird differenziert nach unterschiedlichen Leistungsaspekten entlang der gesamten Reisekette (Bord- und Bodenprodukt) erhoben.

Führende Kennzahl in der Zufriedenheitsmessung bei den Network Airlines ist die Gesamtzufriedenheit mit den Produkten und Services der Airline. Dabei handelt es sich um den prozentualen Anteil der befragten Kunden, die angaben, mit der von den Network Airlines gebotenen Produkt- und Servicequalität am Boden und an Bord zufrieden beziehungsweise sehr zufrieden gewesen zu sein.

Dieser Leistungsindikator leitet sich aus der „Passenger Satisfaction Tracking“ (PST)-Studie ab und wird für die drei Network Airlines ausgewiesen.

Im Berichtsjahr lag der für die Network Airlines gemessene Kundenzufriedenheitswert bei 74 und damit auf einem hohen Niveau, auch wenn die Werte im Laufe des Jahres aufgrund der beschriebenen Herausforderungen tendenziell rückläufig waren.

Arbeitnehmerbelange

Konzepte

Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeitergesundheit stehen im Fokus

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maße von den Ideen, der Kompetenz, der Begeisterung, dem Engagement und der Gesundheit ihrer Mitarbeiter ab. Daher sind vor allem die Stärkung des Mitarbeiterengagements, eine zeitgemäße Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber von besonderer Bedeutung. Die Lufthansa Group legt größten Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen und Prozessen anzubieten, um auch zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können und um die Innovationskraft und die Umsetzungsstärke im Unternehmen sicherzustellen.

Transformationsfähigkeit erfordert kontinuierliches Training von Mitarbeiterkompetenzen

Der fortlaufende Wandel der Marktbedingungen macht es erforderlich, dass Mitarbeiter in Ausbildung und Berufsleben erworbenes Wissen und Fähigkeiten kontinuierlich aktualisieren. Die Lufthansa Group bietet seit Jahren umfangreiche digitale und nicht digitale Trainingsmöglichkeiten an.

Reorganisation der Lufthansa Group schreitet voran

Die prozessorientierte Ausrichtung der Lufthansa Group, durch die Verantwortungen gebündelt und Hierarchien verschlankt werden, soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein. So werden die verschiedenen Einheiten der Lufthansa Group konsistent und auf Basis der definierten Prozesse gesteuert und einheitliche Standards gesichert.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Ziele

Die Lufthansa Group positioniert sich dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber

Die Mitarbeiter der Lufthansa Group tragen entscheidend zur Zufriedenheit der Kunden und damit dem Erfolg des Unternehmens bei. Da viele Geschäftsbereiche weiterhin sehr mitarbeiterintensiv sind und insbesondere in neu entstehenden Berufsbildern der Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern steigt, ist es das Ziel der Lufthansa Group, sich dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber zu etablieren.

Maßnahmen

Um die Mitarbeiterzufriedenheit und damit auch die Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu steigern, hat die Lufthansa Group verschiedene Maßnahmen initiiert. Mit weltweit 162 verschiedenen in der Belegschaft vertretenen Nationalitäten repräsentiert die Lufthansa Group den Kerngedanken von Vielfalt bereits seit langem. In Verbindung mit der Kombination aus administrativen Mitarbeitern und sehr unterschiedlichen operativen Mitarbeitergruppen können die Erwartungshaltungen an einen attraktiven Arbeitgeber sehr verschieden sein. ➔ **Mitarbeiter, S. 21 ff.**

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen flexibel gestalten

Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeiter und Führungskräfte seit vielen Jahren mit dem Angebot flexibler Arbeitszeitmodelle, wie zum Beispiel unterschiedlicher Teilzeit- und Home-Office-Regelungen. So gibt es allein für das Kabinenpersonal von Lufthansa German Airlines über 100 verschiedene Teilzeitmodelle. Auch für leitende Angestellte werden befristete Auszeiten sowie Shared Leadership angeboten und gefördert.

Talente binden und fördern

Damit alle Mitarbeiter die Möglichkeit haben, die eigene Karriere entsprechend ihren individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten, gibt es für den Großteil der administrativen Mitarbeiter einen konzernweit einheitlichen Potenzialerhebungsprozess; auch für andere Berufsgruppen sind regelmäßig stattfindende, standardisierte Potenzialerhebungs- beziehungsweise Feedbackprozesse etabliert.

Zusätzlich helfen neu entwickelte Programme, Mitarbeiter mit besonderem Potenzial zu identifizieren. So konnten sich bei einem jüngst initiierten Programm Mitarbeiter von Kollegen konzernweit plattformbasiert für eine als „Makers of Tomorrow“ bezeichnete Kampagne vorschlagen und bewerten lassen und so als Talente mit besonderen Zukunftsfähigkeiten identifiziert werden. Andere Maßnahmen haben die Förderung weiblicher Nachwuchskräfte zum Ziel, um ein ausgewogenes Verhältnis von Männern und Frauen auch in Führungspositionen sicherzustellen.

Die vorgenannten Maßnahmen führen zu einer erhöhten Sichtbarkeit von Talenten. Durch die Förderung von Positionswechsels zwischen verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group kann eine engere Bindung an das Unternehmen sichergestellt werden. Transparenz bezüglich offener Stellen unterstützt die Mitarbeiter dabei maßgeblich.

Talente zu binden, soll auch dadurch gelingen, dass ausreichend Führungspositionen existieren, auf die hin sie sich entwickeln können. Die dafür benötigte Fluktuation von 9% wird durch die konsequente Umsetzung der Rotation Policy, also Führungspositionen regelmäßig zu wechseln, und das Angebot an die Führungskräfte, in den vorzeitigen Ruhestand zu gehen, erreicht. Es ist das Ziel, alle Positionen der unteren Führungsebene potenziell mit eigenen Talenten besetzen zu können. Die Lufthansa Group befindet sich im Plan, um dieses Ziel zu erreichen.

Arbeitgebermarke stärken und sichtbar machen

Durch einen grundlegend überarbeiteten digitalen Auftritt als Arbeitgeber gelingt es der Lufthansa Group, ihre Arbeitgebermarke deutlich sichtbarer zu machen. Aktivitäten in sozialen Medien und in Karrierenetzwerken stoßen auf immer stärkere Resonanz. Um Mitarbeiterengpässe zu vermeiden, verfolgt die Lufthansa Group für bestimmte Berufsgruppen einen „Active-sourcing“-Ansatz und spricht potenzielle Bewerber persönlich an. Darüber hinaus wird die Arbeitgebermarke schon vor einer möglichen Bewerbung durch verschiedene Formate, beispielsweise an Universitäten verstärkt beworben. Praktikumserfahrungen dienen ebenfalls einer Stärkung der Arbeitgebermarke und über entsprechende Programme gelingt es, Praktikanten auch nach ihrem Einsatz an die Lufthansa Group zu binden.

Leistungsindikator

Engagement Index schafft Transparenz bezüglich Arbeitgeberattraktivität

Der Engagement Index gibt auch Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität. Er wird mittels der jährlichen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben und ermöglicht einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. Er misst die Verbundenheit von Mitarbeitern mit dem Unternehmen sowie deren Einsatzbereitschaft und die Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Im Jahr 2015 wurde erstmals eine einheitliche freiwillige Mitarbeiterbefragung durchgeführt, die 2018 auf die wesentlichen Konzerngesellschaften mit Ausnahme der ausländischen Standorte der LSG Group ausgeweitet wurde. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Im Berichtsjahr 2018 wurde ein Engagement Index von 2,2 erreicht. Gegenüber Vorjahr konnte er sich erneut um 0,1 Punkte verbessern und erreicht den erst für 2020 angestrebten Zielwert bereits zwei Jahre früher als erwartet. Der Index liegt jetzt auf dem Durchschnittsniveau vergleichbarer Unternehmen in Deutschland. Während bei der Erhebung im Jahr 2018 lediglich ein reduziertes Set an Fragen an die Mitarbeiter gestellt wurde, wird 2019 wieder eine ausführliche Mitarbeiterbefragung durchgeführt werden. Dieser alternierende Turnus entspricht der bisherigen Praxis.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden unter anderem dem Aufsichtsrat und dem Vorstand vorgelegt. Auch auf Managementebene sowie heruntergebrochen auf einzelne Teams werden die Ergebnisse kommuniziert und diskutiert, um daraus Maßnahmen abzuleiten und zu implementieren.

Arbeitgeberranking zeigt Attraktivität der Lufthansa für potenzielle Bewerber

Das deutsche Arbeitgeberranking entstammt einer repräsentativen Bewertung des renommierten Marktforschungsinstituts YouGov und umfasst mehr als 200 Unternehmen. Die Lufthansa Group zielt darauf ab, fortlaufend unter den fünf beliebtesten Arbeitgebern in Deutschland zu sein. Im Berichtsjahr 2018 lag die Lufthansa Group durchschnittlich auf Platz 2 (Vorjahr: Platz 3).

TRANSFORMATIONSFÄHIGKEIT

Ziele

Kontinuierlicher Wandel erfordert Transformationsfähigkeit von Mitarbeitern und Unternehmen

Ein Markt, der sich in andauerndem und immer schnellerem Wandel befindet, erfordert von Unternehmen, sich kontinuierlich anzupassen. Dafür müssen auch die Mitarbeiter mit den entsprechenden Kompetenzen ausgestattet sowie fortlaufend transformationsbereit und -fähig sein. Darauf einzuhaltende Initiativen werden von entsprechenden Prozessverantwortlichen und deren übergeordneten „Process Domain Owners“ gesteuert und eng mit dem Vorstand für Personal sowie der HR Strategie-Abteilung abgestimmt. Für kulturelle Aspekte der Transformation ist ein eigener Process Domain Owner zuständig, der direkt an den Vorstand für Personal und Recht berichtet und dem eine Abteilung mit mehreren untergeordneten Prozessverantwortlichen unterstellt ist.

Maßnahmen

Weiterbildungsangebot ausbauen

Gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiter sind unverzichtbar für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group. Da einmal erworbene Kenntnisse nicht ausreichen, um eine Berufslaufbahn lang davon zu zehren, ist es notwendig, die eigenen Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu erweitern und kontinuierlich zu aktualisieren. Abgesehen von regelmäßigen Trainings insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen beschäftigt sich ein regelmäßig tagendes Gremium – besetzt mit Verantwortlichen für Human Resources aus dem Top-Management der großen Konzerngesellschaften – in einem strukturierten Prozess mit den Auswirkungen der derzeitigen Transformation auf Kompetenzanforderungen an bestehende Mitarbeitergruppen.

In diesem Kontext wird ein Prozess etabliert, der es insbesondere administrativen Mitarbeitern ermöglichen soll, ihre eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgabe abzugleichen. Mittels innovativer Lernangebote auf der unternehmens-eigenen Lernplattform, die das bereits bestehende Weiterbildungsangebot ergänzen, können etwaige Lücken geschlossen werden.

Außerdem verfolgt der allen Mitarbeitern offenstehende Lufthansa Group CAMPUS diverse strategische Maßnahmen zur kulturellen und organisationalen Weiterentwicklung. Qualifizierungsangebote für Führungskräfte und das Top-Management unterstützen eine moderne Unternehmens- und Zusammenbaukultur und begleiten Teamentwicklungen und die organisationale Veränderung.

Arbeitswelten weiterentwickeln

Mobiles und flexibles Arbeiten sind elementare Bausteine zukünftigen Arbeitens. Aus diesem Grund hat die Lufthansa Group unter intensiver Einbindung der Mitarbeiter im Berichtsjahr mit Fokus auf die administrativen Bereiche begonnen, die Software Microsoft Office 365 auszurollen, die eine transparente und effiziente Kollaboration ermöglicht. Kommunikation wird durch die Einführung eines sozialen Netzwerks unternehmensweit und über Hierarchieebenen hinweg vernetzter und transparenter. Die Neuerungen, von denen 45.000 Mitarbeiter profitieren, sollen im Jahr 2019 abgeschlossen sein. Sie werden von der Erneuerung mobiler Arbeitsgeräte flankiert. Auch operative Mitarbeiter, die zumindest teilweise an Computerarbeitsplätzen tätig sind, profitieren von der neuen Software.

Detailbefragung soll umfassenden Aufschluss über Transformationsfähigkeit geben

Aus der alle zwei Jahre stattfindenden umfassenden Arbeitnehmerbefragung sollen zukünftig auch Rückschlüsse auf die Transformationsfähigkeit gezogen werden. Die nächste Umfrage ist für 2019 geplant.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group, die gemeinschaftlich durch die Medizinischen Dienste (inklusive psychosozialer Beratung), den Arbeitsschutz und das Gesundheitsmanagement gestaltet werden. Diese drei Bereiche berichten direkt an den Vorstand für das Ressort Personal und Recht und informieren ihn regelmäßig über aktuelle Entwicklungen. Dies erfolgt neben Einzelterminen auch im Rahmen eines regelmäßig tagenden Steuerkreises „Gesundheit“.

Ziele

Gesundheitsmanagement wird gruppenweit weiterentwickelt

Zentrale Aufgabe der Medizinischen Dienste ist es, durch die angebotenen Leistungen die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter in der Lufthansa Group zu erhalten und zu verbessern und damit auch die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu gewährleisten. Die Arbeitssicherheit hat weiterhin das absolute Ziel, Arbeitsunfälle zu vermeiden beziehungsweise, sofern solche dennoch vorkommen sollten, aus ihnen die nötigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen bestmöglich abwenden zu können.

Die Tätigkeiten und Initiativen, die eng mit den einzelnen Geschäftsfeldern abgestimmt sind, zielen auf den Schutz der Belegschaft ab. Dies beinhaltet insbesondere die Vermeidung und Reduktion von im Zusammenhang mit der Arbeitssicherheit stehenden Vorfällen.

Um das Gesundheitsmanagement gruppenübergreifend weiterzuentwickeln, wurde 2016 das Programm Health Management@Lufthansa Group etabliert. Ziel ist es, die Mitarbeitergesundheit und -leistungsfähigkeit langfristig und nachhaltig zu erhalten sowie den eigenverantwortlichen Umgang der Mitarbeiter mit ihrer Gesundheit zu fördern. Zur stärkeren Sichtbarkeit und Wahrnehmung der Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden wurden in den wesentlichen Konzerngesellschaften über 35 betriebliche Gesundheitsbeauftragte ernannt, die als fester Ansprechpartner in der eigenen Gesellschaft und als Schnittstelle zum übergreifenden Gesundheitsmanagement agieren.

Maßnahmen

Medizinische Dienste werden als ganzheitliche Kompetenzzentren geführt

Die Medizinischen Dienste von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines bieten dauerhaft als ganzheitliches Kompetenzzentrum das volle Leistungsspektrum der Flugmedizin, Arbeitsmedizin, Impf- und Reisemedizin, eine Ambulanzversorgung, eine umfassende sozialmedizinische Beratung sowie weitere Präventions- und Versorgungsleistungen an. Über diese individuellen Leistungen hinaus erfolgt eine Beratung von Entscheidungsträgern, Gremien und Arbeitnehmervertretungen in allen Fragen des medizinischen Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Psychische und psychosoziale Faktoren bestimmen Gesundheit, Sicherheit und Leistungsvermögen am Arbeitsplatz in hohem Maße. Daher bietet die Lufthansa Group seit mehr als dreißig Jahren Mitarbeitern, Teams und Organisationseinheiten eine individuelle Beratung und Vermittlung mit Schweigepflicht sowie verschiedene Dienstleistungen der psychosozialen Organisationsberatung an.

Im August 2018 erfolgte nach vorangegangener umfassender Vorbereitung und Mitarbeiterausbildung zu Qualitätsmanagementbeauftragten eine erfolgreiche Rezertifizierung aller Standorte und Bereiche gemäß dem Qualitätsmanagementsystem DIN ISO 9001:2015 (bisher 2008).

In einer Novellierung des deutschen Luftverkehrsgesetzes wurde die Errichtung einer flugmedizinischen Datenbank mit Zentralserver beim Luftfahrt-Bundesamt vorgegeben. Die vollständige Umsetzung dieser Rechtsnovellierung in den Medizinischen Zentren der Deutschen Lufthansa AG wurde fristgerecht im Herbst 2018 abgeschlossen.

Arbeitssicherheit wird durch präventive Maßnahmen sichergestellt

In dem seit langem bestehenden Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. Mit Hilfe von Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Sicherheitsbegehungen überprüfen die Arbeitsschutzexperten des Konzerns sämtliche Tätigkeiten in den Gesellschaften in Deutschland.

Ein zentrales Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen der Lufthansa Group ist das regelmäßig tagende Occupational Safety Committee (OSC), das gruppenweit alle Aspekte in Bezug auf die Arbeitssicherheit bündelt und deren Umsetzung überwacht.

Die Sensibilisierung der Führungskräfte hinsichtlich ihrer Verantwortung im Arbeitsschutz wurde durch konkrete wiederholt verpflichtende Trainings verstärkt und wird im kommenden Jahr durch besondere Kampagnen weiter forciert.

Außerdem hat die Konzernarbeitssicherheit 2018 eine weltweite Befragung vorbereitet, um die Transparenz zur Arbeitssicherheit in der gesamten Lufthansa Group zu verbessern. Die Durchführung ist für das Jahr 2019 vorgesehen.

Gesundheitsmanagement hilft, mit gesundheitlichen Herausforderungen umzugehen

Durch Health Management@Lufthansa Group werden Rahmenbedingungen und Strukturen geschaffen, die insbesondere auf die Entwicklung der Organisation und das Führungsverhalten der Führungskräfte einwirken. Dazu zählen Beratungsangebote und Informationsveranstaltungen für Mitarbeiter und Führungskräfte.

So wurden beispielsweise Angebote zu den konzernübergreifenden Schwerpunktthemen Stressmanagement und Erholungsfähigkeit sowie Seminare und Lernmodule zu den einzelnen Aspekten des Gesundheitsindex bereitgestellt. Zusätzlich wurde im Januar 2019 eine zentrale eHealth-Plattform mit internen und externen Gesundheitsangeboten eingeführt. Diese Maßnahmen wurden unter anderem aus den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ abgeleitet.

Leistungsindikator

Gesundheitsindex wird zur zentralen Kennzahl für Mitarbeitergesundheit

Als übergeordnete Kennzahl zur Messung des individuellen Gesundheitsempfindens der gesamten Belegschaft – mit Ausnahme der an ausländischen Standorten der LSG Group Beschäftigten – wurde 2017 erstmals ein Gesundheitsindex erhoben, der aus relevanten Fragen aus der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ ermittelt wurde. Die Ergebnisse dienen dazu, gestaltungsbedürftige Tätigkeitsmerkmale zu identifizieren und zielgerichtete Maßnahmen zur Stärkung der individuellen Gesundheitsressourcen und zur Minimierung der Fehlbeanspruchungsrisiken abzuleiten und zu entwickeln. Sie werden – analog zum Engagement Index – dem Top-Management, den Führungskräften sowie der gesamten

Belegschaft kommuniziert und dienen auch als Grundlage für die gemeinsame Entwicklung von Maßnahmen im zentralen Steuerkreis „Gesundheit“, der seit 2016 etabliert ist. Der Gesundheitsindex wird auf einer Skala von 1 (besten Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Im Jahr 2018 hat sich der ebenfalls im Rahmen der turnusmäßigen Kurzbefragung erhobene Gesundheitsindex konzernweit leicht um 0,1 auf einen Wert von 2,4 verschlechtert, was allerdings keine signifikante Abweichung zum Vorjahreswert von 2,3 darstellt. Durch die ergriffenen Maßnahmen wurde zunächst eine Sensibilisierung der Mitarbeiter für Gesundheitsthemen erzielt, positive Effekte der Maßnahmen auf den Gesundheitsindex werden bei längerer Durchführungsdauer erwartet. Für 2019 ist die alle zwei Jahre stattfindende ausführliche Befragung geplant.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Konzepte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems

Die Lufthansa Group ist bestrebt, eine gute Unternehmensführung im Sinne einer wirkungsvollen Corporate Governance auszuüben. Hierunter ist insbesondere auch integriertes Verhalten der Mitarbeiter als wesentliche Voraussetzung für nachhaltigen Unternehmenserfolg zu verstehen.

Durch ihre weltweite Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group zur Einhaltung der jeweils landesspezifischen und teilweise auch extraterritorial geltenden Gesetze gegen Korruption verpflichtet. Verstöße können für die betroffenen Personen und das Unternehmen nicht nur Straf- und Bußgeldrisiken zur Folge haben, sondern ebenfalls zu nicht abschätzbaren Reputationsschäden führen. Die Bekämpfung und Verhinderung von Korruption und Bestechung ist ebenfalls integraler Bestandteil des Code of Conduct und wesentlich für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

Ein Compliance Management System bewahrt die Mitarbeiter und das Unternehmen vor Gesetzesverstößen und unterstützt sie darin, Gesetze richtig anzuwenden. Es setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity- (Antikorruption) und Embargo-Compliance zusammen. [Corporate Governance Bericht, S. 82 ff.](#)

Für die konzernweite Implementierung, Weiterentwicklung und Kommunikation des Lufthansa Group Compliance Management Systems ist das zur zentralen Rechtsabteilung gehörende Corporate Compliance Office zuständig. Der Leiter der Rechtsabteilung und Chief Compliance Officer untersteht direkt dem Vorstand für Personal und Recht und berichtet zweimal jährlich im Rahmen von Compliance-Berichten an den Vorstand und an den Aufsichtsrat. Das Corporate Compliance Office wird durch ein weltweites Netz von Compliance Managern in den Konzerngesellschaften unterstützt.

Ziele

Compliance Management System soll Rechtsverletzungen verhindern

Ziel des Compliance Management Systems ist es, konzernweit rechtskonformes Verhalten zu gewährleisten und damit Rechtsverletzungen zu vermeiden, die neben Reputations- und finanziellen Risiken insbesondere auch persönliche straf- und arbeitsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen können. [Chancen- und Risikobericht, S. 61 ff.](#)

Maßnahmen

Antikorruptionstraining schafft Bewusstsein

Sämtliche Führungskräfte, Teamleiter sowie Mitarbeiter aus relevanten Bereichen werden im zweijährlichen Turnus über ein IT-basiertes Antikorruptionstraining verpflichtend geschult, um sie für potenzielle Gefahren zu sensibilisieren.

Ombudssystem ermöglicht vertraulichen Umgang bei Verdachtsfällen

Die Lufthansa Group hat bereits im Jahr 2008 ein Ombudssystem eingerichtet, um vertrauliche Hinweise bei Verdacht auf Straftaten, insbesondere bei potenziellen Verstößen gegen Antikorruptionsgesetze oder -regelungen, zu ermöglichen. Die Funktion des Ombudsmanns nimmt ein externer, unabhängiger Rechtsanwalt wahr, der kein Angestellter der Lufthansa Group ist. Hinweisgeber können Informationen telefonisch, schriftlich oder persönlich an den Ombudsmann übermitteln. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html>.

Risikobasierte Third Party Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen

Die Integrität von Lieferanten und Dienstleistern soll durch einen risikobasierten Third Party Due Diligence-Prozess sichergestellt werden. Im Rahmen der Prüfung werden von den Mitarbeitern des Corporate Compliance Offices sogenannte Compliance-Screenings durchgeführt. Hierfür wird zunächst die Identität des Geschäftspartners sichergestellt, um dann einen sogenannten Negativ-Datenbankabgleich in den Kategorien Compliance, Embargo, Sanktionen, PEP (Politically Exposed Person) und Watch Lists hinsichtlich vorhandener

Einträge durchzuführen. In Abhängigkeit von dem Ergebnis können für den Umgang mit dem geprüften Geschäftspartner verschiedene Maßnahmen notwendig werden, die das Corporate Compliance Office gemeinsam mit Corporate Security vorschlägt.

Alle Konzerngesellschaften weltweit werden auf Korruptionsrisiken geprüft

Alle Konzerngesellschaften weltweit wurden auf Korruptions- und Kartellrechtsrisiken mittels eines Compliance Risk Assessments geprüft. Für jede untersuchte Konzerngesellschaft wurde im Berichtsjahr ein Ergebnisbericht erstellt, der die jeweils empfohlenen Maßnahmen enthält. Anhand eines strukturierten Plans werden diese Empfehlungen in den jeweiligen Gesellschaften umgesetzt. Neben den hiermit identifizierten Risikobereichen werden im Rahmen von konzernweiten Risk Assessments regelmäßig in allen Konzerngesellschaften weitere potenziell Integrity- und Competition-Compliance-kritische Bereiche identifiziert und entsprechende präventive Maßnahmen ergriffen mit dem Ziel, potenzielle Schwachstellen zu beseitigen. Die Risk Assessments umfassen sowohl Interviews mit Führungskräften als auch schriftliche Self Assessments.

Achtung der Menschenrechte

Konzepte

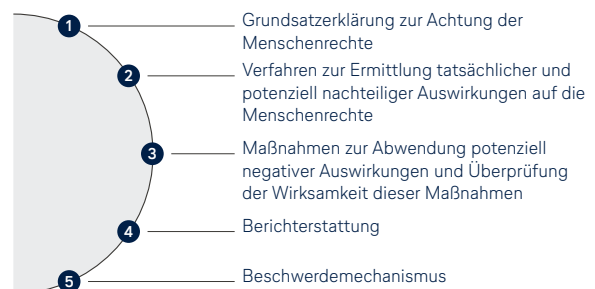
Achtung der Menschenrechte ist im Code of Conduct manifestiert

Für die Lufthansa Group als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen ist die Achtung der Menschenrechte selbstverständlich. Als Unterzeichner des UN Global Compact ist es Lufthansa wichtig, unternehmerisches Handeln mit international anerkannten Grundsätzen und Selbstverpflichtungen in Einklang zu bringen und die Achtung der Menschenrechte als integralen Bestandteil in der Unternehmenskultur zu verankern. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen, der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Geschlechtergleichstellung sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider.

So ist im Code of Conduct geregelt, dass der Konzern stets in Übereinstimmung mit Menschenrechten, den Prinzipien des UN Global Compact sowie anerkannten internationalen Arbeits- und Sozialstandards agiert. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Berichtsjahr die „Resolution against Trafficking in Persons“ der International Air Transport Association (IATA) unterzeichnet. Sie unterstützt diese Brancheninitiative, indem insbesondere operative Mitarbeiter, Kabinenmitarbeiter und Bodenpersonal an den Stationen für das Thema Menschenschmuggel sensibilisiert werden sollen.

G32 KERNELEMENTE MENSCHENRECHTLICHER SORGFALTPFLICHT



Ziele

Achtung der Menschenrechte ist übergeordnetes Ziel

Übergeordnetes Ziel ist es, durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen im Unternehmen und in der Lieferkette zu vermeiden. Der Code of Conduct ist für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa Group verpflichtend. Die Lufthansa Group orientiert sich bei der Umsetzung von Maßnahmen menschenrechtlicher Sorgfalt an den Empfehlungen des Ende 2016 von der Bundesregierung verabschiedeten Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP). Darin wird die Erwartung an deutsche Unternehmen formuliert, ihre menschenrechtliche Sorgfaltspflicht einzuhalten und Menschenrechte entlang ihrer Liefer- und Wertschöpfungskette zu achten. Der Nationale Aktionsplan beschreibt fünf Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Diese Kernelemente umfassen eine Grundsatzerklärung, ein Verfahren zur Ermittlung tatsächlicher und potenziell nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte, Maßnahmen und Wirksamkeitskontrolle, Berichterstattung und einen Beschwerdemechanismus.

Alle im Folgenden genannten Maßnahmen lassen sich einem dieser Kernelemente zuordnen.

In der Konzerneinkaufsrichtlinie ([↗ Nachhaltigkeit in der Lieferkette, S. 225](#)) ist darüber hinaus festgehalten, dass die Lufthansa Group auch von ihren Lieferanten die Einhaltung von Menschenrechten erwartet. So sollen Verträge Sanktionsmöglichkeiten bis hin zur sofortigen Kündigung des Geschäftsverhältnisses enthalten.

Maßnahmen

Arbeitsgruppe Menschenrechte agiert als Ansprechpartner und Multiplikator

Die im Jahr 2017 im Vorstandsressort Personal und Recht etablierte Arbeitsgruppe Menschenrechte, in der alle relevanten Stabsfunktionen sowie potenziell risikobehaftete Konzerngesellschaften vertreten sind, wurde fortgeführt. Die regelmäßig stattfindenden Sitzungen dienen der übergreifenden Information sowie der Entwicklung einer einheitlichen gesellschaftsübergreifenden Positionierung und strategischen Ausrichtung. Perspektivisch ist die Entwicklung eines strukturierten Medienmonitorings geplant. Zusätzlich beraten, unterstützen und begleiten ausgewählte Ansprechpartner das Thema in den wesentlichen Gesellschaften der Lufthansa Group.

In der Arbeitsgruppe werden auch ausländische Berichtspflichtigen adressiert. So wird die Lufthansa Group im Rahmen einer verpflichtenden Erklärung nach dem UK Modern Slavery Act 2015 für das Geschäftsjahr 2018 eine entsprechende Erklärung abgeben.

Führungskräfte und Mitarbeiter werden zielgruppenorientiert sensibilisiert

Basierend auf einer Auswertung der Beratungsgesellschaft Verisk Maplecroft wurde eine Übersicht aller Konzerngesellschaften erstellt, die in „High Risk“- und „Extreme Risk“-Ländern operieren, das heißt, in denen die Gefahr für Menschenrechtsverletzungen besonders hoch ist. Die Länderübersicht wird regelmäßig aktualisiert. Die Führungskräfte und Personalbereiche der entsprechenden Konzerngesellschaften sollen hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen sensibilisiert werden. So werden bei diesen Führungskräften die Anstellungsverträge ab diesem Geschäftsjahr sukzessive durch einen spezifischen Vertragsannex ergänzt.

Zudem erfolgt eine konzernweite Sensibilisierung aller Mitarbeiter durch gezielte Kommunikation im Intranet. Hierzu gehört eine Stellungnahme des Vorstands Personal und Recht, in der die Verantwortung der Lufthansa Group als global agierendes Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte betont wird. Zusätzlich stehen allen Beschäftigten weiterführende Informationen zu diesem Thema zur Verfügung.

Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen wurden implementiert

Die Gesellschaften sind verpflichtet, Menschenrechtsrisiken zu erfassen und Verdachtsfälle nach Art und Anzahl zu melden. Individuelle Beschwerden können auch durch Dritte – sofern gewünscht vertraulich – über den externen Ombudsmann zur Kenntnis gebracht werden. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html>.

Beschäftigte der Lufthansa Group können sich darüber hinaus auch an ihre Vorgesetzten, das Personalmanagement oder die Mitbestimmungsgremien wenden. Das bereits in der Lufthansa Group bewährte interne Beschwerdeverfahren, das für die in Deutschland ansässigen Mitarbeiter in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und das bereits für verschiedene Arten von Beschwerden zum Einsatz kommt, kann auch für Beschwerden bezüglich Menschenrechtsverletzungen genutzt werden.

„Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung

Die Lufthansa Group legt besonderen Wert auf ein respektvolles Miteinander. Dazu gehört auch, ein diskriminierungs-, belästigungs- und benachteiligungsfreies Arbeitsumfeld für alle Mitarbeiter sicherzustellen. Die Lufthansa Group erwartet, dass dieser Grundgedanke sich weltweit im Verhalten aller Mitarbeiter untereinander widerspiegelt. Im Berichtsjahr 2018 wurde ein entsprechender Passus im Code of Conduct hinzugefügt und eine umfassende Kommunikationskampagne unter Nutzung verschiedener interner sowie externer Kommunikationskanäle zur Sensibilisierung durchgeführt. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>. Die Lufthansa Group erweiterte außerdem ihr Unterstützungsangebot für betroffene Mitarbeiter.

Sozialbelange

Konzepte

Lufthansa Group baut gesellschaftliches Engagement aus

Als international agierender Luftfahrtkonzern übernimmt die Lufthansa Group auch Verantwortung für soziale beziehungsweise gesellschaftliche Belange. Dabei orientiert sich das Unternehmen seit 2016 verstärkt an den Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals – SDGs) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und konzentriert sich insbesondere auf die Kernthemen Education/Enabling und Life/Health (bei humanitären Soforthilfe-Einsätzen).

Schwerpunkt der Aktivitäten im Bereich gesellschaftliches Engagement (Corporate Citizenship) bilden weltweite soziale und humanitäre Projekte, die von der help alliance, der Hilfsorganisation der Lufthansa Group, gebündelt und gesteuert werden. Die help alliance ist eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) unter dem Dach der Lufthansa Group mit Sitz in Frankfurt am Main. www.helpalliance.org. Ihre Bedeutung wird durch die Zuordnung der Gesellschaft in die Ressort-zugehörigkeit des Vorstandsvorsitzenden unterstrichen.

Im Berichtsjahr 2018 hat die Lufthansa Group begonnen, ihr Konzept des gesellschaftlichen Engagements an den Drehkreuzen der Network Airlines weiterzuentwickeln. Dieses umfasst im Wesentlichen die Etablierung beziehungsweise den Ausbau lokaler help alliance-Projekte sowie die Unterstützung von weiteren regionalen Projekten mit Bezug zur Lufthansa Group, die sich jeweils am Kernthema Education/Enabling orientieren. Die Umsetzung soll im Jahr 2019 erfolgen.

Ziele

Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung leisten

Ziel des Engagements ist es, mit gemeinnützigen Aktivitäten und Projekten einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft zu leisten, der die Bedeutung und Größe der Lufthansa Group widerspiegelt und zugleich transparent, glaubwürdig und nachvollziehbar ist.

Maßnahmen

help alliance fokussiert sich auf soziale und humanitäre Projekte

Die help alliance dient als Katalysator für ein stärkeres gesellschaftliches Engagement und kombiniert bewährte, durch Mitarbeiter initiierte Projekte mit der Kraft und dem Netzwerk der Lufthansa Group. Die Nachhaltigkeit der unterstützten Projekte wird anhand definierter Kriterien sichergestellt.

Die Fokussierung auf soziale und humanitäre Projekte im Themenfeld Education/Enabling ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. Der Schwerpunkt liegt darin, benachteiligten Menschen zu einem erfolgreichen, gesunden und selbstbestimmten Leben zu verhelfen. Dies geschieht insbesondere über Bildungsangebote. Im Berichtsjahr 2018 verantwortete die help alliance 41 Hilfsprojekte mit einem Projektvolumen von 2 Mio. EUR; rund 23.000 Menschen weltweit wurden unterstützt. Ein Schwerpunkt des Engagements lag erneut auf dem bisher größten help alliance-Projekt iThemba in Südafrika, das Kindern im Township Capricorn von Kapstadt eine hochwertige Fröhschulerziehung ermöglicht. Im Januar 2018 wurde die iThemba Grundschule eröffnet, in der mehr als 100 Kinder in drei Klassen unterrichtet werden.

Das fortlaufende Monitoring und die regelmäßige Evaluation der Projekte nach einem festgelegten Kriterienkatalog gewährleisten, dass die geförderten Projekte und Programme die Lebenssituation von Kindern, ihren Familien und dem Gemeinwesen nachhaltig und wirksam verbessern und Projektmittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

Über das zweite Themenfeld Life/Health leistet der Konzern bei humanitären Krisen und Katastrophen mit Hilfsflügen seit vielen Jahren schnelle und professionelle Soforthilfe. Lufthansa Cargo kooperiert hierzu mit renommierten Hilfsorganisationen. Dies stellt eine schnelle und unkomplizierte Hilfe im Bereich der logistischen Erstversorgung sicher.

Sonstige Spenden fließen vollständig in die Hilfsprojekte

Die Lufthansa Group hat 2018 die Kosten für Administration, Projektbegleitung, Fundraising und Kommunikation der help alliance gGmbH vollständig abgedeckt. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche sonstigen Spenden zu 100 % in die Hilfsprojekte fließen können. Dies umfasst auch freiwillige Gehaltsspenden von Mitarbeitern der Lufthansa Group.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Konzepte

Nachhaltigkeit in der Lieferkette wird organisatorisch untermauert

Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produkte zu genügen, setzt die Lufthansa Group auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und umsetzen. Dies ist auch Bestandteil des Lufthansa Group Code of Conduct. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>. Seit Oktober 2017 sind die Einkaufseinheiten der Lufthansa Group im Rahmen einer einheitlichen Berichtslinie innerhalb des Vorstandsressorts Finanzen organisiert. Sie informieren den Vorstand regelmäßig über aktuelle Entwicklungen. Die Einkaufseinheiten sind teilweise zentral organisiert, vor allem für airlinespezifische Leistungen wie Flugzeug- oder Kerosineinkauf, sowie dezentral in eher speziellen Einkaufsgattungen in den Konzerngesellschaften. Die Berichtslinien sind entlang von Warengruppenverantwortlichkeiten und Konzerngesellschaften angeordnet. Die Warengruppenorientierung optimiert die Aufstellung des Einkaufs in den Beschaffungsmärkten. Die Berichtslinie entlang der Konzerngesellschaften stellt die Versorgung sicher.

Auf- und Ausbau einer nachhaltigen Lieferkette hat für die Lufthansa Group strategische Bedeutung

Durch die prozessorientierte Matrixorganisation wird die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards vereinfacht, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme angewendet werden. Zudem wird durch die Festlegung von Verantwortlichkeiten innerhalb der Gruppe eine effiziente Zusammenarbeit gewährleistet. Zusätzlich wird angestrebt, die Nachhaltigkeitsstandards dadurch besser durchsetzen zu können.

Ziele

Einhaltung von Regelungen wird von Zulieferern erwartet

Die Lufthansa Group erwartet von ihren Zulieferern, dass sie im Hinblick auf fairen Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvolles Handeln geltende Gesetze, Richtlinien und Regelungen uneingeschränkt einhalten.

Maßnahmen

Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Zur Identifizierung der Art und Ausprägung von Lieferantenrisiken wurde durch die für die Warengruppen verantwortlichen Einkaufseinheiten eine Risikoeinschätzung der Lieferanten durchgeführt. Diese fließt in das Ergebnis des Konzern-Risikomanagements mit ein.

Des Weiteren beinhaltet die Konzerneinkaufsrichtlinie die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung. Sie ist eine übergeordnete Vorgabe für alle Einkaufsrichtlinien der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus dient sie als Handbuch für Einkäufer und alle Mitarbeiter mit Kontakten im Beschaffungsmarkt. So ist unter anderem die Aufnahme folgender Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten vorgesehen:

- die Einhaltung der zehn Prinzipien des UN Global Compact;
- die Einhaltung der vier Grundprinzipien der International Labour Organization (ILO);
- die Durchführung angekündigter und unangekündigter Audits durch Unternehmen der Lufthansa Group;
- die Einräumung des Rechts, bei Verstoß gegen diese Vereinbarungen das Vertragsverhältnis zu kündigen.

Durch diese Vorgaben strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Lieferanten sicherzustellen und damit der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden.

Nachhaltigkeitsengagement der Lufthansa Group wird durch EcoVadis bestätigt

Um auf der anderen Seite die Nachhaltigkeit und das verantwortungsbewusste Handeln gegenüber ihren Kunden darlegen zu können, nimmt die Lufthansa Group an der Nachhaltigkeitsbewertungsplattform für globale Beschaffungsketten EcoVadis teil. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das Engagement der Lufthansa Group durch EcoVadis erneut mit dem „Silver Status“ bestätigt.

Zusammenfassung

Ein verantwortungsvoller und nachhaltiger Umgang mit Ressourcen, Umwelt, Kunden, Mitarbeitern und Lieferanten ist unabdingbare Voraussetzung für die langfristige finanzielle Stabilität und die Attraktivität der Lufthansa Group für Kunden, Mitarbeiter, Investoren und Partner.

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Konzepten verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, ihre Position als führende Gesellschaft in der Airline-Industrie auch hinsichtlich ihrer unternehmerischen Verantwortung weiter zu festigen.

Der vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht orientiert sich an den GRI Standards 2016. Die in diesem Bericht enthaltenen Informationen beziehen sich auf die nachfolgend genannten Angaben und Managementansätze.

T203 GRI-INHALTSINDEX

	Angaben beziehen sich auf		Seite
Über diesen zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht	GRI 102-1	Name der Organisation	➔ S. 207
	GRI 102-50	Berichtszeitraum	➔ S. 207
	GRI 102-56	Externe Prüfung	➔ S. 207
	GRI 102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	➔ S. 207 f.
	GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	➔ S. 208
Umweltbelange			
Klimaschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 209 f.
	GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen Scope 1	➔ S. 211
	GRI 305-5	Senkung der THG-Emissionen	➔ S. 210 f.
Aktiver Schallschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 211 f.
	Leistungsindikator	Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO-Kapitel 4 Standards erfüllen	➔ S. 213
Kundenbelange			
Operationelle Stabilität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 213 f.
	Leistungsindikator	Abflugpünktlichkeit	➔ S. 214 f.
Produkt und Services	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 215 f.
	GRI 416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	➔ S. 213
	Leistungsindikator	Kundenzufriedenheitswert	➔ S. 217
Arbeitnehmerbelange			
Arbeitgeberattraktivität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 217 f.
	Leistungsindikator	Engagement Index	➔ S. 218 f.
Transformationsfähigkeit	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 219
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 219 f.
	Leistungsindikator	Gesundheitsindex	➔ S. 221
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 221 f.
	GRI 205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	➔ S. 222
	GRI 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	➔ S. 221
Achtung der Menschenrechte	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 222 f.
Sozialbelange	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➔ S. 224
Nachhaltigkeit in der Lieferkette	GRI 103-1, 103-2	Managementansatz	➔ S. 225

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung

An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

Wir haben den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB der Deutsche Lufthansa AG, Köln, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüfer-

praxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben in dem nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im nichtfinanziellen Bericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation, die Einbindung von Stakeholdern sowie die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse
- Befragung relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im nichtfinanziellen Bericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in dem nichtfinanziellen Bericht
- Analytische Beurteilung von Angaben des nichtfinanziellen Berichts
- Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahres- bzw. Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht
- Beurteilung der Darstellung der Angaben

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Frankfurt am Main, den 5. März 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicolette Behncke ppa. Mirjam Kolmar
Wirtschaftsprüfer

WEITERE INFORMATIONEN

230 Zehn-Jahres-Übersicht

234 Glossar

236 Grafik- und Tabellenverzeichnis

238 Impressum/Kontakt

Finanzkalender 2019 und Disclaimer

Zehn-Jahres-Übersicht

T204 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2018	2017 ⁷⁾	2016
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern				
Umsatz	Mio. €	35.844	35.579	31.660
Ergebnis				
Adjusted EBIT (ab 2014)/Operatives Ergebnis (bis 2013)	Mio. €	2.836	2.969	1.752
Adjusted EBIT-Marge (ab 2014)/Operative Marge (bis 2013)	%	7,9	8,3	5,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	Mio. €	2.800	3.140	2.190
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	Mio. €	2.784	3.158	2.248
Ertragsteuern ¹⁾	Mio. €	- 588	- 784	- 445
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	2.163	2.340	1.776
Wesentliche Aufwandspositionen				
Personalaufwand	Mio. €	8.811	8.172	7.354
Gebühren	Mio. €	4.457	6.357	5.736
Treibstoff	Mio. €	6.087	5.232	4.885
Abschreibungen	Mio. €	2.205	2.383	1.769
Zinssaldo	Mio. €	- 144	- 195	- 218
Bilanz Lufthansa Konzern				
Vermögensstruktur				
Langfristiges Vermögen	Mio. €	27.559	24.749	24.504
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	10.654	11.029	10.193
davon flüssige Mittel	Mio. €	3.235	3.948	3.937
Kapitalstruktur				
Eigenkapital	Mio. €	9.573	9.110	7.149
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	1.217	1.206	1.200
davon Rücklagen	Mio. €	6.083	5.461	4.084
Fremdkapital	Mio. €	28.640	26.668	27.548
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	5.865	5.116	8.364
davon Finanzschulden	Mio. €	6.685	6.814	6.575
Bilanzsumme	Mio. €	38.213	35.778	34.697
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern				
Investitionen	Mio. €	3.805	3.529	2.231
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	3.709	3.338	2.160
davon Finanzanlagen	Mio. €	96	191	71
Operativer Cashflow	Mio. €	4.109	5.368	3.246
Free Cashflow	Mio. €	250	2.117	1.138
Kreditverschuldung				
Brutto	Mio. €	6.724	6.832	6.638
Netto	Mio. €	3.489	2.884	2.701
Deutsche Lufthansa AG				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	339	2.455	1.169
Rücklagenzuführung/-entnahme	Mio. €	- 41	2.078	- 935
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	380	377	234
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	0,80	0,80	0,50

	2015	2014 ⁶⁾	2013 ⁵⁾	2012 ⁴⁾	2011	2010 ³⁾	2009
	32.056	30.011	30.027	30.135	28.734	26.459	22.283
	1.817	1.171	699	839	820	1.020	130
	5,7	3,9	2,3	2,8	2,9	3,9	0,6
	1.555	879	851	1.622	773	1.386	271
	2.026	180	546	1.296	446	1.134	-134
	-304	-105	-220	-91	-157	-161	-112
	1.698	55	313	1.228	-13	1.131	-34
	8.075	7.335	7.356	6.741	6.678	6.491	5.996
	5.651	5.265	5.167	5.167	5.000	4.318	3.762
	5.784	6.751	7.115	7.392	6.276	4.964	3.645
	1.715	1.528	1.767	1.839	1.722	1.654	1.475
	-170	-256	-346	-372	-288	-346	-325
	23.526	22.227	19.419	18.782	18.627	18.963	17.696
	8.936	8.247	9.689	9.777	9.454	10.357	8.696
	3.093	2.738	4.698	4.966	3.998	5.380	4.439
	5.845	4.031	6.108	4.839	8.044	8.340	6.202
	1.189	1.185	1.180	1.177	1.172	1.172	1.172
	2.881	2.728	4.563	2.374	6.790	5.939	4.956
	26.617	26.443	23.000	23.720	20.037	20.980	20.190
	6.626	7.231	4.718	5.844	2.165	2.571	2.710
	6.370	5.958	6.337	6.910	6.424	7.184	6.802
	32.462	30.474	29.108	28.559	28.081	29.320	26.392
	2.568	2.773	2.499	2.358	2.560	2.271	2.304
	2.454	2.699	2.444	2.291	2.445	2.222	2.177
	114	74	55	67	115	49	127
	3.393	1.977	3.290	2.842	2.356	2.992	1.991
	834	-297	1.307	1.397	713	1.542	251
	6.440	6.156	6.393	6.919	6.440	7.207	6.860
	3.347	3.418	1.695	1.953	2.328	1.596	2.195
	1.034	-732	407	592	-116	483	-148
	-802	732	-200	-592	230	-208	148
	232	-	207	-	114	275	-
	0,50	-	0,45	-	0,25	0,60	-

T204 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2018	2017 ⁷⁾	2016
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern				
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern ^{1)/Umsatz)}	%	7,8	8,9	7,1
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern ^{1) plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)}	%	7,8	9,9	7,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	22,9	26,1	25,2
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern ^{1)/Eigenkapital)}	%	29,1	34,7	31,4
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	25,1	25,5	20,6
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	97,7	87,8	154,8
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	9,1	8,1	7,8
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	108,0	152,1	145,5
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017)				
Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	1,8	1,5	28,7
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	11,5	15,1	10,3
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-5,6	1,6	-0,8
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	72,1	69,2	70,6
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten)	%	51,7	52,5	49,7
Personalkennziffern				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	134.330	128.856	123.287
Umsatz/Mitarbeiter	€	266.835	276.114	256.799
Personalaufwand/Umsatz	%	24,6	23,0	23,2
Leistungsdaten Lufthansa Konzern ²⁾				
Fluggäste	Mio.	142,3	129,3	109,7
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	349.489	322.875	286.555
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	284.561	261.149	226.639
Sitzladefaktor	%	81,4	80,9	79,1
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	16.431	15.754	15.117
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.907	10.819	10.071
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,4	68,7	66,6
Flüge	Anzahl	1.228.920	1.128.745	1.021.919
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	763	728	617

¹⁾ Bis 2008 inkl. aufgegebenem Geschäftsfeld Touristik.²⁾ Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Lufthansa Cargo.³⁾ Die GuV des Geschäftsjahres 2010 wurde aufgrund von IFRS 5 (Aufgegebene Geschäftsbereiche) wegen des beabsichtigten Verkaufs der bmi angepasst.⁴⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2012 wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 rückwirkend angepasst.⁵⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2013 wurden aufgrund von IFRS 11 rückwirkend angepasst.⁶⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik rückwirkend angepasst.⁷⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.

	2015	2014 ⁶⁾	2013 ⁵⁾	2012 ⁴⁾	2011	2010 ³⁾	2009
	6,3	0,6	1,8	4,3	1,6	4,3	-0,6
	7,3	2,0	3,6	6,4	3,3	5,7	1,4
	29,5	1,9	5,3	25,6	0,0	13,7	-0,4
	34,7	4,5	8,9	26,8	5,5	13,6	-2,2
	18,0	13,2	21,0	16,9	28,6	28,4	23,5
	170,6	264,2	105,0	161,1	55,9	50,0	79,1
	10,3	11,2	5,8	6,8	8,3	5,4	8,3
	132,1	71,3	131,7	120,5	92,0	131,7	86,4
	30,7	20,8	37,0	34,4	49,7	59,7	38,1
	10,6	6,6	11,0	9,7	8,8	11,9	8,9
	-3,5	-2,7	-1,3	0,0	-0,3	0,5	-0,1
	72,5	72,9	66,7	65,8	66,3	64,7	67,1
	51,6	51,4	52,6	54,2	54,4	53,9	54,2
	119.559	118.973	117.414	118.368	119.084	117.066	112.320
	268.119	252.251	255.736	254.587	241.292	226.018	198.384
	25,2	24,4	24,5	22,4	23,2	24,5	26,9
	107,7	106,0	104,6	103,6	100,6	92,7	77,3
	273.975	268.104	262.682	260.169	258.263	234.377	208.226
	220.396	214.643	209.649	205.015	200.376	186.452	162.286
	80,4	80,1	79,8	78,8	77,6	79,6	77,9
	14.971	14.659	14.893	14.749	16.260	15.298	14.372
	9.930	10.249	10.285	10.240	10.861	10.429	8.706
	66,3	69,9	69,1	69,4	66,8	68,2	60,6
	1.003.660	1.001.961	1.028.260	1.067.362	1.050.728	1.008.988	899.928
	600	615	622	627	696	710	722

Glossar

Begriffe aus dem Luftverkehr

Durchschnittserlöse/Yields Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Verkehrserlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

Hub/Drehkreuz In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

IATA International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

Low-Cost-Carrier Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

MRO Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

Netzwerk-Airlines Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

Sitzkilometer/Tonnenkilometer Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT) bedeutet: Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Stückkosten/Stückerlöse Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Erlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.

Finanzbegriffe

Adjusted EBIT Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT bereinigt um Ergebniseffekte aus Bewertung von Vermögensgegenständen, Ergebniseffekte aus Veräußerung von Vermögensgegenständen sowie Bewertungseffekte von Pensionsrückstellungen. ➔ S. 32 ff.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA Kennzahl zur Beurteilung der Schuldenragfähigkeit des Konzerns. Sie berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

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.

➔ T067 Konzern-Kapitalflussrechnung, S. 105.

Compliance Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

Directors' Dealings Handel von Aufsichtsrats-, Vorstands- und Bereichsvorstandsmitgliedern oder deren Angehörigen mit Wertpapieren „ihres“ Unternehmens.

Dividendenrendite Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

EBIT Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. Ab dem Geschäftsjahr 2015 zentrale Gewinngröße. Sie errechnet sich aus den operativen Gesamterlösen abzüglich der operativen Aufwendungen zuzüglich des Beteiligungsergebnisses.

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.

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. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettzahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem operativen Cashflow.

Jet Fuel Crack Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

Konsolidierungskreis Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Latente Steuern Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steueraufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

Nettokreditverschuldung/Nettoliquidität Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Rating Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Rückschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

Return On Capital Employed – ROCE Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Das um Zinserträge auf Liquidität erhöhte und um 25 Prozent Steuern verminderte EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

Total Shareholder Return Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die der Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Trade Working Capital Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

Umsatzrendite Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

Verkehrserlöse Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

Weighted Average Cost of Capital – WACC Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Wet-Lease Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafiken

Kennzahlen

G01 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz U3*

Lufthansa Aktie

G02 Kursverlauf der Lufthansa Aktie 9
G03 Analystenempfehlungen 10
G04 Aktionärsstruktur nach Nationalitäten 10

Grundlagen des Konzerns

G05 Ziel: Nummer eins für Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter 14
G06 Finanzstrategie 16
G07 Entwicklung Adjusted ROCE (nach Steuern) 17
G08 Entwicklung der Beschäftigten 21
G09 Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern 22
G10 Mitarbeiter nach Regionen 22

Wirtschaftsbericht

G11 Preisentwicklung Brent und Kerosin 25
G12 Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 33
G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen 34
G14 Investitionen nach Geschäftsfeldern 34
G15 Cashflow und Investitionen 36
G16 Bilanzstruktur 37

Geschäftsfelder

G17 Network Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 44
G18 Eurowings: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 50
G19 Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 53
G20 Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 56
G21 Catering: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 58

Chancen- und Risikobericht

G22 Risikomanagement bei der Lufthansa Group 61
G23 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken 63
G24 Gesicherter Ölpreis Lufthansa Group 2019 68
G25 Sicherheitsstrategie Lufthansa Group 68

Prognosebericht

G26 Entwicklung Branchennettoergebnis 76
G27 Finanzausblick 2019 78

Corporate Governance

G28 Ausschüsse des Aufsichtsrats 81

Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht

G29 Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren 208
G30 Vier Säulen für den Klimaschutz 210
G31 Maßnahmen für aktiven Schallschutz 212
G32 Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht 222

Tabellen

Kennzahlen

T001 Kennzahlen Lufthansa Group U2*
T002 Network Airlines U3*
T003 Eurowings U3*
T004 Logistik U4*
T005 Technik U4*
T006 Catering U4*

Lufthansa Aktie

T007 Kennzahlen zur Lufthansa Aktie 10
T008 Daten zur Lufthansa Aktie 11

Grundlagen des Konzerns

T009 Berechnung Adjusted ROCE und Kapitalkosten 17
T010 Entwicklung der Ratings 18
T011 Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA 18
T012 Lufthansa Bewertung durch die Ratingagenturen 19
T013 Flottenbestellungen Lufthansa Group 20
T014 Konzernflotte - Bestand Verkehrsflugzeuge 20

Wirtschaftsbericht

T015 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) 24
T016 Währungsentwicklung 24
T017 Zinsentwicklung 24
T018 Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2018 26
T019 Restatementeffekte Triebwerkswartung 29
T020 Restatementeffekte IFRS 15 30
T021 Umsatz und Erträge 30
T022 Aufwendungen 31
T023 Überleitung Ergebnisse 32
T024 Ergebnisstruktur Lufthansa Group 33
T025 Entwicklung von Ergebnissen und Dividende 34
T026 Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group 35
T027 Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite 37
T028 Berechnung Nettokreditverschuldung 38
T029 Zielerreichung Umsatz 39
T030 Zielerreichung Adjusted EBIT 39
T031 Zielerreichung operative Kennzahlen 40
T032 Zielerreichung und Entwicklung wesentlicher KPIs 40

Geschäftsfelder

T033 Kennzahlen Network Airlines 41
T034 Leistungsdaten Network Airlines 42
T035 Entwicklung der Verkehrsgebiete Network Airlines 42
T036 Operative Kennzahlen Network Airlines 43
T037 Aufwendungen Network Airlines 43
T038 Kennzahlen Lufthansa German Airlines 44
T039 Kennzahlen SWISS 45
T040 Kennzahlen Austrian Airlines 46
T041 Kennzahlen Eurowings 48
T042 Leistungsdaten Eurowings 49
T043 Operative Kennzahlen Eurowings 49
T044 Entwicklung der Verkehrsgebiete Eurowings 49
T045 Aufwendungen Eurowings 50
T046 Kennzahlen Logistik 51
T047 Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik 52
T048 Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo 52
T049 Aufwendungen Logistik 53
T050 Kennzahlen Technik 54
T051 Aufwendungen Technik 56
T052 Kennzahlen Catering 57
T053 Aufwendungen Catering 58
T054 Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen 59

Chancen- und Risikobericht

T055 Top-Risiken Lufthansa Group 64

Prognosebericht

T056 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Prognose 2018 bis 2022 gegenüber Vorjahr 75

Corporate Governance

T057 Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2017/2018 86
T058 Aktienprogramme 87
T059 Wertentwicklung Aktienprogramme 87
T060 Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS 88
T061 Gewährte Zuwendungen 89
T062 Zufluss 90
T063 Vergütungen Aufsichtsrat 91

Erläuterungen zum Einzelabschluss

T064 Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG 94
T065 Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB 96
T066 Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB 97

Konzernabschluss

T067 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 100
T068 Konzern-Gesamtergebnisrechnung 101
T069 Konzernbilanz - Aktiva 102
T070 Konzernbilanz - Passiva 103
T071 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 104
T072 Konzern-Kapitalflussrechnung 105

Allgemeine Angaben

T073 IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2018) 106
T074 Auswirkungen Restatement aus IFRS 9-Umstellungen Gewinnrücklagen 107
T075 Gewinnrücklagen 108
T076 Überleitung von IFRS 15 auf IAS 11/18 - Bilanz 108
T077 Überleitung von IFRS 15 auf IAS 11/18 - GuV 109
T078 IFRS-Verlautbarung (durch EU übernommen) 109
T079 IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt) 110
T080 Wechselkurse 113
T081 Auswirkungen Restatement Aktivierung Triebwerkswartungsereignisse 2017/2018 114 f.
T082 Nutzungsdauern für Sachanlagen 115

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

T083 Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 121
T084 Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 121
T085 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen 122
T086 Sonstige betriebliche Erträge 122
T087 Materialaufwand 123
T088 Personalaufwand 123
T089 Mitarbeiter 123
T090 Abschreibungen 123
T091 Sonstige betriebliche Aufwendungen 124
T092 Beteiligungsergebnis 124
T093 Zinsergebnis 124
T094 Übrige Finanzposten 125
T095 Ertragsteuern 125
T096 Steuerüberleitungsrechnung 125
T097 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten 126
T098 Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorträge 126
T099 Ergebnis je Aktie 126

* Umschlag vorne

Erläuterungen zur Konzernbilanz

T100	Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	127
T101	Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2017/2018	128 f.
T102	Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2017/2018	129
T103	Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2017/2018	130
T104	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	131
T105	Flugzeuge und Reservetriebwerke	132
T106	Übriges Sachanlagevermögen	133
T107	Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen	133
T108	Gemietete und vermietete Vermögenswerte	134
T109	Fällige Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Stand 2017/2018	135
T110	Fällige Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2017/2018	135
T111	Erwartete Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2017/2018	135 f.
T112	Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	136
T113	Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	136
T114	Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	136
T115	Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen	137
T116	Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen	137
T117	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen	137
T118	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen	137
T119	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	138
T120	Langfristige Ausleihungen und Forderungen	138
T121	Vorräte	138
T122	Vertragsvermögenswerte	138
T123	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	139
T124	Eigen- und Fremdkapital	141
T125	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)	141
T126	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	142
T127	Leistungsorientierte Versorgungsversprechen	144
T128	Überleitung Finanzierungsstatus	145
T129	Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen	145
T130	Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens	145
T131	Pensionsrückstellungen	146
T132	Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pensionspläne	146
T133	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	146
T134	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	147
T135	Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2017/2018	147

T136	Zusammensetzung des Planvermögens	148
T137	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2017/2018	149
T138	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	149
T139	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2017/2018	150 f.
T140	Finanzierungsstand	151
T141	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2017/2018	152
T142	Finanzschulden 31.12.2017/31.12.2018	152
T143	Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	152
T144	Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	153
T145	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	153
T146	Programme 2015, 2016, 2017 und 2018 Outperformance-Option	153
T147	Programme 2015, 2016, 2017 und 2018 Performance-Option	153
T148	Entwicklung des Optionsbestands	154
T149	Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte 2017/2018	154
T150	Referenzpreis	155
T151	Erwartete Volatilitäten	155
T152	Vertragsverbindlichkeiten	156
T153	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	156
T154	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	157

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

T155	Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2017/2018	158 f.
T156	Restatementeffekte Triebwerkswartung nach den berichtspflichtigen Segmenten	160
T157	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2017/2018	160 f.
T158	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2017/2018	161

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T159	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	162
T160	Finanzschulden 2017/2018	163

Sonstige Erläuterungen

T161	IFRS 9-Umstellung – Änderungen in der Bewertungskategorie und von Buchwerten von finanziellen Vermögenswerten	164
T162	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2018	165
T163	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2017/31.12.2018	165
T164	Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien 2017/2018	166
T165	Finanzschulden	166
T166	Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.12.2017/31.12.2018	167
T167	Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.12.2017/31.12.2018	167

T168	Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten zum 31.12.2017/31.12.2018	168
T169	Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten zum 31.12.2017/31.12.2018	168
T170	Währungsexposure, Stand 2018	169
T171	USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR	169
T172	USD-Investitionsexposure, gesichert in CHF	169
T173	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	170
T174	Zinsexposure nach Zinssicherungen	170
T175	Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte	170
T176	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	171
T177	Treibstoffexposure	171
T178	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	171
T179	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2018	171
T180	In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte	173
T181	Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges	173
T182	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	174
T183	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten	174
T184	IFRS 9-Umstellung – Überleitungsrechnung zur Risikovorstellung von finanziellen Vermögenswerten	175
T185	Risikovororgespiegel	175
T186	Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175
T187	Kreditrisikokonzentrationen von Kreditkartenforderungen	176
T188	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	176
T189	Haftungsverhältnisse	176
T190	Honorar des Abschlussprüfers	178
T191	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	178

Zusammensetzung des Konzerns

T192	Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2018	180
T193	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	181
T194	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	182 f.
T195	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	183
T196	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	183
T197	Vorstandsvergütung (IFRS)	184
T198	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2018	194 ff.
T199	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2018	201
T200	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2018	201
T201	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2018	201
T202	Übrige Anteile zum 31.12.2018	202 ff.

Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht

T203	GRI-Inhaltsindex	226
-------------	------------------	-----

Weitere Informationen

T204	Zehn-Jahres-Übersicht	230 ff.
-------------	-----------------------	---------

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Linnicher Str. 48
50933 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Anne Katrin Brodowski
Patrick Winter

Fotos

Dominik Mentzos, Frankfurt am Main
Oliver Rösler, Rödermark
oro photography

Konzept und Gestaltung



HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

Druck

G. Peschke Druckerei GmbH, Parsdorf

Printed in Germany
ISSN 1616-0231

Zeichenerklärung

-  Querverweise
-  Internetverweise

Kontakt

Dennis Weber

+49 69 696 – 28001

Frédéric Depeille


+49 69 696 – 28013

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696 – 28001
Telefax: +49 69 696 – 90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Striving for excellence – Wir wollen die Nummer eins sein für Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter. Welche zahlreichen Facetten die konsequente Ausrichtung als Premium-Airline bei der Lufthansa Group hat, erfahren Sie im Online-Geschäftsbericht:

 www.lufthansagroup.com/gb



Dieser Geschäftsbericht wurde klimaneutral gedruckt.
Die verursachten Treibhausgasemissionen wurden durch
entsprechende Klimaschutzmaßnahmen kompensiert.

Finanzkalender 2019

- 14. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2018
- 30. April** Veröffentlichung Zwischenbericht
Januar – März 2019
- 7. Mai** Hauptversammlung
- 30. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht
Januar – Juni 2019
- 6. Nov.** Veröffentlichung Zwischenbericht
Januar – September 2019

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2018 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.



Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt am Main
Deutschland

Investor.relations@dlh.de

lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations
lufthansagroup.com/verantwortung