



GESCHÄFTSBERICHT  
**2017**



# 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

		2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23.317	6,6
davon Verkehrserlöse	Mio. €	21.538	6,6
Adjusted EBIT	Mio. €	2.263	45,5
Adjusted EBIT-Marge	%	9,7	2,6 P.
Adjusted ROCE	%	17,1	6,0 P.
EACC	Mio. €	1.622	48,9
Segmentinvestitionen	Mio. €	1.738	19,7
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	50.190	0,4

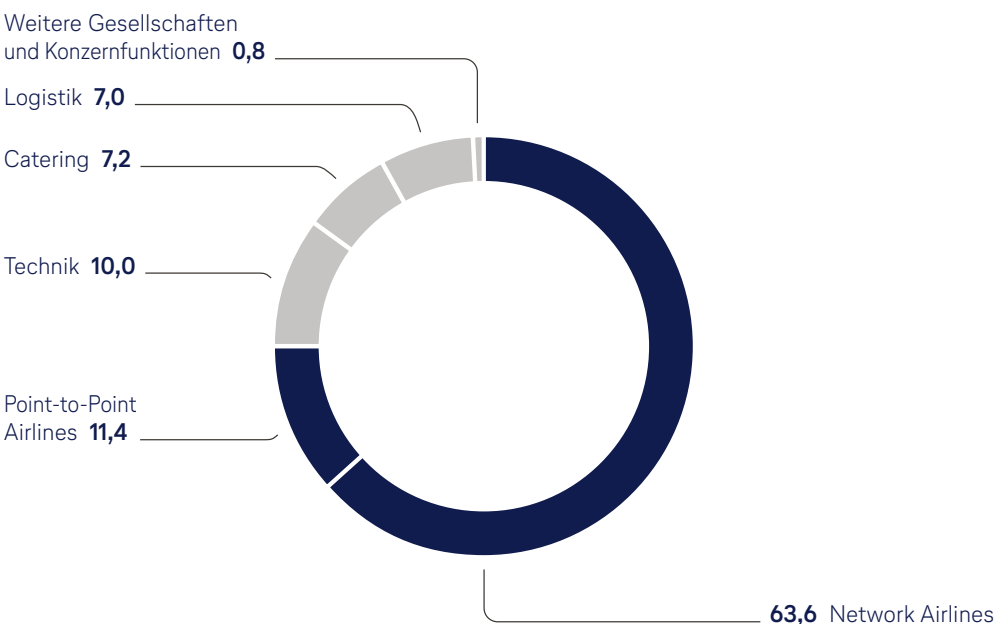
## POINT-TO-POINT AIRLINES

Zum Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines zählen die Flugbetriebe der Eurowings Group (Eurowings, Germanwings, Eurowings Europe) sowie Brussels Airlines und die Beteiligung an SunExpress. Die Point-to-Point Airlines bieten ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der Direktverkehre.

### T003 POINT-TO-POINT AIRLINES

		2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.041	96,2
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.927	91,7
Adjusted EBIT	Mio. €	94	
Adjusted EBIT-Marge	%	2,3	7,3 P.
Adjusted ROCE	%	4,2	12,2 P.
EACC	Mio. €	-63	-49,2
Segmentinvestitionen	Mio. €	939	134,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	7.501	114,7

## G01 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz in %



## Zahlen 2017

### 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 insbesondere auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines sowie der Eurowings-Langstreckenflüge vermarktet.

#### T004 LOGISTIK

		2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.524	21,1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.373	19,5
Adjusted EBIT	Mio. €	242	
Adjusted EBIT-Marge	%	9,6	12,0 P.
Adjusted ROCE	%	15,5	18,9 P.
EACC	Mio. €	128	
Segmentinvestitionen	Mio. €	39	34,5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4.511	-1,2

# 35,6

Umsatz in Mrd. €

# 2.973

Adjusted EBIT in Mio. €

# 3.005

Investitionen in Mio. €

# 2.253

Free Cashflow

in Mio. €

# 11,6

Adjusted ROCE in %

# 1.758

EACC in Mio. €

# 154,4

Total Shareholder Return 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 Angebotspalette erstreckt sich über unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen, von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen bis hin zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten.

#### T005 TECHNIK

		2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.404	5,1
davon Außenumsatz	Mio. €	3.568	1,5
Adjusted EBIT	Mio. €	415	1,0
Adjusted EBIT-Marge	%	7,7	-0,3 P.
Adjusted ROCE	%	7,7	-0,9 P.
EACC	Mio. €	147	3,5
Segmentinvestitionen	Mio. €	233	7,9
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	21.502	3,2

### CATERING

Die LSG Group bietet ein komplettes Portfolio von Produkten rund um den Bordservice an. Mit der etablierten Marke LSG Sky Chefs, dem weltweit größten Küchen-Netzwerk und ihrer Expertise ist sie Branchenführer für hochwertige Bordverpflegung. Das Unternehmen ist mit 198 Betrieben und über zahlreiche Partnerschaften an 205 Flughäfen der Welt präsent.

#### T006 CATERING

		2017	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.219	0,8
davon Außenumsatz	Mio. €	2.556	0,2
Adjusted EBIT	Mio. €	66	-36,5
Adjusted EBIT-Marge	%	2,1	-1,2 P.
Adjusted ROCE	%	3,9	-2,1 P.
EACC	Mio. €	-17	13,3
Segmentinvestitionen	Mio. €	84	15,1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	34.563	-2,7



Kennzahlen  
Die Lufthansa Group  
im Überblick

# Die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group ist der weltweit führende Aviation-Konzern. Das Unternehmensportfolio besteht aus den Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Aviation Services.

## T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

		2017	2016	Veränderung in %
<b>Umsatz und Ergebnis</b>				
Umsatzerlöse	Mio. €	35.579	31.660	12,4
davon Verkehrserlöse	Mio. €	28.399	24.661	15,2
EBITDA	Mio. €	5.362	4.065	31,9
EBIT	Mio. €	3.310	2.275	45,5
Adjusted EBIT	Mio. €	2.973	1.752	69,7
Konzernergebnis	Mio. €	2.364	1.776	33,1
<b>Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	36.267	34.697	4,5
Eigenkapitalquote	%	26,5	20,6	5,9 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2.884	2.701	6,8
Pensionsrückstellungen	Mio. €	5.116	8.364	-38,8
Operativer Cashflow	Mio. €	5.035	3.246	55,1
Investitionen (brutto)	Mio. €	3.005	2.236	34,4
Free Cashflow	Mio. €	2.253	1.138	98,0
<b>Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen</b>				
EBITDA-Marge	%	15,1	12,8	2,3 P.
EBIT-Marge	%	9,3	7,2	2,1 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	8,4	5,5	2,9 P.
ROCE	%	12,8	9,0	3,8 P.
Adjusted ROCE	%	11,6	7,0	4,6 P.
EACC	Mio. €	1.758	817	115,1
<b>Lufthansa Aktie</b>				
Jahresschlusskurs	€	30,72	12,27	150,4
Ergebnis pro Aktie	€	5,03	3,81	32,0
Dividendenvorschlag	€	0,80	0,50	60,0
<b>Leistungsdaten <sup>1)</sup></b>				
Flüge	Anzahl	1.130.008	1.021.919	10,6
Fluggäste	Tsd.	130.040	109.673	18,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	322.821	286.555	12,7
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	261.156	226.639	15,2
Sitzladefaktor	%	80,9	79,1	1,8 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15.619	15.117	3,3
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.819	10.071	7,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,3	66,6	2,7 P.
<b>Mitarbeiter</b>				
Mitarbeiter zum Stichtag	Anzahl	129.424	124.306	4,1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	128.856	123.287	4,5

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 15. März 2018.

# INHALT

---

<b>2</b>	<b>An unsere Aktionäre</b>
2	Brief des Vorstands
6	Bericht des Aufsichtsrats
9	Lufthansa Aktie
<b>12</b>	<b>Zusammengefasster Lagebericht</b>
13	Grundlagen des Konzerns
13	Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
14	Ziele und Strategien
20	Flotte und Streckennetz
24	Mitarbeiter
25	Forschung und Entwicklung
25	Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren
26	Wirtschaftsbericht
26	Gesamtwirtschaftliche Lage
27	Branchenentwicklung
29	Geschäftsverlauf
32	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
40	Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
42	Geschäftsfelder
43	Geschäftsfeld Network Airlines
50	Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines
53	Geschäftsfeld Logistik
56	Geschäftsfeld Technik
59	Geschäftsfeld Catering
62	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen
64	Chancen- und Risikobericht
78	Prognosebericht
83	Corporate Governance
97	Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
<b>101</b>	<b>Konzernabschluss</b>
<b>201</b>	<b>Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht</b>
<b>217</b>	<b>Weitere Informationen</b>
218	Zehn-Jahres-Übersicht
222	Glossar
224	Grafik- und Tabellenverzeichnis
226	Impressum/Kontakt Finanzkalender 2018/2019 und Disclaimer

**Der Vorstand**

## Deutsche Lufthansa AG



**HARRY HOHMEISTER**  
Vorstandsmitglied  
Ressort Hub Management  
Geb. 1964, Luftverkehrs-  
kaufmann, Vorstands-  
mitglied seit 2013, bei  
der Lufthansa Group  
seit 1985

**DR. BETTINA VOLKENS**  
Vorstandsmitglied  
und Arbeitsdirektorin  
Ressort Personal  
und Recht  
Geb. 1963, Juristin,  
Vorstandsmitglied  
seit 2013, bei der  
Lufthansa Group  
seit 2012

**CARSTEN SPOHR**  
Vorstandsvorsitzender  
Geb. 1966, Diplom-  
Wirtschaftsingenieur,  
seit 1. Mai 2014  
Vorstandsvorsitzender,  
Vorstandsmitglied  
seit 2011, bei der  
Lufthansa Group  
seit 1994

**ULRIK SVENSSON**  
Vorstandsmitglied  
Ressort Finanzen  
Geb. 1961, B.Sc. in  
Economics, Vorstands-  
mitglied seit 2017, bei  
der Lufthansa Group  
seit 2017

**THORSTEN DIRKS**  
Vorstandsmitglied  
Ressort Eurowings und  
Aviation Services  
Geb. 1963, Diplom-  
Ingenieur, Vorstands-  
mitglied seit 2017, bei  
der Lufthansa Group  
seit 2017

## Sehr geehrte Damen und Herren,

der Lufthansa Kranich, seit jeher unser Markensymbol, feiert in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen. Ein solches Jubiläum ist immer auch ein guter Anlass für eine Rückschau und den Blick nach vorne.

Hinter uns liegt eine lange, oft auch wechselvolle und immer sehr bewegte Geschichte, die geprägt war von kontinuierlichem Wachstum und unserem Anspruch, Tradition und Innovation gleichermaßen zu leben. Wir haben zu allen Zeiten Veränderungen vorangetrieben und gleichzeitig an Bewährtem festgehalten.

Das 100-jährige Jubiläum des Kranichs haben wir zum Anlass genommen, auch unser Erscheinungsbild aufzufrischen. Dies ist vielleicht das sichtbarste Zeichen der Modernisierung der Lufthansa Group.

Dazu passend haben wir 2017 als das erfolgreichste Jahr in der Geschichte der Lufthansa Group abgeschlossen: Noch nie sind so viele Passagiere mit den Airlines unserer Gruppe geflogen, noch nie haben wir mehr Umsatz mit Spezial- und Expressfracht erwirtschaftet. Noch nie wurden so viele Flugzeuge von Lufthansa Technik gewartet und noch nie hat unsere Catering-Gesellschaft LSG so viele Mahlzeiten zubereitet. All das stimmt uns zuversichtlich, den richtigen Weg für die Lufthansa Group eingeschlagen zu haben.

Dies ist von besonderer Bedeutung, weil unsere Industrie gerade einen tiefgreifenden strukturellen Veränderungsprozess durchläuft. Schwächere Wettbewerber scheiden aus dem Markt aus und die für die Branche so wichtige und längst überfällige Konsolidierung schreitet voran. Gerade in den Heimatmärkten der Lufthansa Group verändert sich der Wettbewerb deutlich. Davon werden die Passagier-Airlines langfristig profitieren. Die wesentlichen Treiber für die sehr gute Ergebnisentwicklung des vergangenen Jahres waren zum einen die gestiegene Nachfrage nach Flugreisen. Im Vorjahr hatten terroristische Anschläge in Europa und Streiks bei Lufthansa German Airlines zu Buchungsrückgängen und Belastungen im Ergebnis geführt. Und zum anderen haben wir trotz steigender Stückelöse bei den Airlines deren Stückkosten konsequent weiter reduziert.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Umsatz ist um 12 Prozent auf mehr als 35 Mrd. EUR gewachsen. Das Adjusted EBIT, unsere führende Ergebniskennzahl, ist um circa 70 Prozent auf rund 3 Mrd. EUR gestiegen. Der Adjusted ROCE, die Verzinsung des eingesetzten Kapitals, hat sich um 5 Prozentpunkte auf 12 Prozent verbessert. Damit hat die Lufthansa Group einen Wert – als Ergebnis nach Kapitalkosten – von 1,8 Mrd. EUR geschaffen. All das sind ebenfalls neue Rekordwerte.

Gleichzeitig hat sich der Free Cashflow auf 2,3 Mrd. EUR verdoppelt. Die Eigenkapitalquote hat sich um rund 6 Prozentpunkte auf 26,5 Prozent verbessert. Und das, obwohl wir mit 3 Mrd. EUR rund ein Drittel mehr investiert haben als noch im Vorjahr.

Die sehr gute wirtschaftliche Entwicklung betrachten wir nicht als Ziel, sondern als Ausgangspunkt. Diese Erfolge versetzen die Lufthansa Group in die Lage, die anstehenden Herausforderungen aus einer Position der Stärke anzugehen. An der europäischen Konsolidierung wollen wir aktiv teilnehmen. Und natürlich werden wir weiter in das Produkt und die Flotte investieren, um unserem Premium-Anspruch auch langfristig gerecht zu werden. Gleichzeitig sollen die Stückkosten jedes Jahr um 1 bis 2 Prozent sinken.

Dass sich kontinuierliche Qualitätsverbesserungen und Kostensenkungen nicht ausschließen, erkennen Sie eindrucksvoll daran, dass Lufthansa German Airlines im vergangenen Jahr mit der Ernennung zur Five Star Airline das höchste Qualitätsniveau in der Airline-Industrie erreicht hat – trotz laufender Kostensenkungen und Effizienzmaßnahmen im Unternehmen. Mit diesem Anspruch wollen wir auch den Erfolgskurs des vergangenen Jahres fortsetzen und weiterhin strategische Fortschritte erzielen, zu denen im vergangenen Jahr alle Geschäftsfelder beigetragen haben.

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung schlagen Aufsichtsrat und Vorstand der Deutschen Lufthansa AG im Rahmen der bestehenden Dividendenpolitik für das Geschäftsjahr 2017 die Ausschüttung einer Dividende von 0,80 EUR je Aktie vor, das sind 60 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Damit gehört die Lufthansa Group mit einer Ausschüttung von 2,6 Prozent bezogen auf den Jahresschlusskurs auch in diesem Jahr zu den Unternehmen mit den höchsten Dividendenrenditen im deutschen Leitindex DAX.

Sehr geehrte Damen und Herren, wir betrachten unsere Ergebnisentwicklung der letzten Jahre als Ermutigung, den von uns eingeschlagenen Weg entschlossen weiterzugehen. Die strategischen Weichenstellungen und unser konsequenter Modernisierungskurs haben sich vor allem im Kontext des strukturellen Wandels der Industrie ausgezahlt. Aus dem ursprünglichen Ziel, wettbewerbs-, investitions- und damit auch wachstumsfähig zu werden, ist inzwischen eine gestaltende Rolle in der schnell voranschreitenden Konsolidierung in Europa geworden. In wesentlichen Teilen des Unternehmens investieren wir wieder gezielt in zukünftiges Wachstum.

Dabei sind die Garanten für den Erfolg unseres Unternehmens immer die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen unseren Gesellschaften, die den eingeschlagenen Weg der Veränderung mutig und entschlossen mitgehen. Das macht die Lufthansa Group so stark und erfolgreich. Und weil diese Erfolge immer eine Mannschaftsleistung sind, stellen wir Ihnen in diesem Jahr das gesamte Group Executive Committee vor, also den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG und die Vorstandsvorsitzenden der großen Gesellschaften. Gemeinsam werden wir die Lufthansa Group in die Zukunft führen – mit dem Ziel, die Nummer 1 für Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und Partner zu bleiben.

Schenken Sie uns weiterhin Ihr Vertrauen und bleiben Sie uns gewogen.

Frankfurt, im März 2018



Carsten Spohr  
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG



## Group Executive Committee Lufthansa Group



**UNTERE REIHE VON LINKS:** Thorsten Dirks, Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG, Ressort Eurowings und Aviation Services, Erdmann Rauer, CEO LSG Group, Dr. Johannes Bußmann, CEO Lufthansa Technik, Peter Gerber, CEO Lufthansa Cargo, Dr. Detlef Kayser, Executive Vice President Strategy and Fleet, Ulrik Svensson, Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG, Ressort Finanzen, Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Deutsche Lufthansa AG, Dr. Bettina Volkens, Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektorin Deutsche Lufthansa AG, Ressort Personal und Recht, Harry Hohmeister, Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG, Ressort Hub Management,

**OBERE REIHE VON LINKS:** Kay Kratky, CEO Austrian Airlines, Thomas Klühr, CEO SWISS, Wilken Bormann, CEO Lufthansa German Airlines Hub München, Klaus Froese, CEO Lufthansa German Airlines Hub Frankfurt

## An unsere Aktionäre

# Bericht des Aufsichtsrats



**Dr. Karl-Ludwig Kley,**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im Geschäftsjahr 2017 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. Die Berichtspflichten des Vorstands und das Erfordernis zum Erlass eines Katalogs zustimmungspflichtiger Geschäfte sind im Gesetz definiert und in der Geschäftsordnung für den Vorstand konkretisiert.

Der Vorstand hat uns zeitnah und umfassend über das Wettbewerbsumfeld, 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 Vorsitzende des Aufsichtsrats haben sowohl Wolfgang Mayrhuber als auch ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden laufend die aktuelle Geschäftsentwicklung erörtert.

Im Jahr 2017 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt fünf Sitzungen am 15. März, 4. Mai, 16. August, 25./26. September und 5. Dezember zusammen. Im Dezember 2017 haben wir die Effizienz unserer Arbeit turnusgemäß überprüft und gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Darüber hinaus haben wir ein Diversitätskonzept für den Vorstand sowie ein Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat verabschiedet. [www.lufthansagroup.com/erklaerung\\_zur\\_unternehmensfuehrung](http://www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung).

Im Geschäftsjahr 2017 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften sowie die Strategie der Lufthansa Group. Besonderes Augenmerk galt dabei weiterhin der Umsetzung der Unternehmensstrategie, der Integration von Brussels Airlines sowie dem Ausbau der Marktposition von Eurowings. In einer kurzfristig einberufenen Sitzung am 16. August 2017 informierte uns der Vorstand über den Insolvenzantrag der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG. In diesem Zusammenhang stimmten wir in der Sitzung am 25./26. September 2017, in der wir zunächst ausführlich über die Strategie der Lufthansa Group diskutiert haben, dem Kauf sämtlicher Gesellschaftsanteile an der Luftfahrtgesellschaft Walter mbH zu; auch die Beschaffung von insgesamt bis zu 61 Flugzeugen durch die Lufthansa Group und der Abschluss eines Wet-Lease-Vertrags zwischen Eurowings und der TUIfly GmbH über sieben Flugzeuge wurden von uns gebilligt. Ebenfalls zugestimmt haben wir der Beschaffung von insgesamt zwölf gebrauchten Airbus-Flugzeugen sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlängerung auslaufender Leasingverträge bei der AeroLogic GmbH über acht Boeing 777-Frachter.

Im Mai 2017 hat der Aufsichtsrat mit den Vorstandsmitgliedern eine Modifikation der Vorstandsvergütung vereinbart, die ab dem Geschäftsjahr 2017 für alle Vorstandsmitglieder gilt. Die bisher vertraglich vorgesehene Option einer Ermessensantieme wurde ersatzlos gestrichen. Durch eine Erhöhung des zurückzustellenden und erst nach drei Jahren auszahlenden Anteils der variablen Vorstandsvergütung von 25 Prozent auf 50 Prozent wird die geforderte grundsätzlich mehrjährige Bemessungsgrundlage der variablen Vergütung sichergestellt. ➔ **Vergütungsbericht, S. 87 ff.**

Die Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder betrug insgesamt 95 Prozent. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an der Hälfte oder weniger 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.

Für den Zeitraum ab 1. Januar 2017 hat der Aufsichtsrat die grundsätzliche Zielgröße von 30 Prozent für den Frauenanteil im Vorstand bestätigt und als Frist für deren Erreichung den 31. Dezember 2021 festgelegt. Aktuell liegt der Frauenanteil im Vorstand bei 20 Prozent. [www.lufthansagroup.com/erklarung\\_zur\\_unternehmensfuehrung](https://www.lufthansagroup.com/erklarung_zur_unternehmensfuehrung).

Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden. Das Präsidium hat 2017 fünfmal, der Nominierungsausschuss viermal getagt. Der Prüfungsausschuss hat 2017 fünfmal, stets im Beisein der Abschlussprüfer, getagt. Im Prüfungsausschuss wurden die Zwischenberichte 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 2018 bis 2020 sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung gemäß dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz, die von PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, einer betriebswirtschaftlichen Prüfung unterzogen wurde.

➔ **Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht, S. 201 ff.**

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

Mit Ablauf des 24. September 2017 hat Wolfgang Mayrhuber sein Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Er war seit seiner Wahl im Mai 2013 Vorsitzender unseres Aufsichtsrats. Nimmt man seine Zeit als Vorsitzender des Vorstands der Lufthansa Technik AG in den 90er Jahren sowie als Mitglied und später Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG von 2001 bis 2010 hinzu, hat er über 20 Jahre die Geschicke des Unternehmens maßgeblich geprägt und sich damit in besonderer Weise um die Lufthansa Group verdient gemacht. Der Aufsichtsrat spricht ihm höchste Anerkennung und Dankbarkeit aus, da seine Führung wesentlich zum wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group beigetragen hat und seine persönlichen Eigenschaften wie Integrität und sichtbare Wertschätzung für andere die Kultur der Lufthansa Group nachhaltig positiv geprägt haben.

In der Sitzung vom 25. September 2017 hat der Aufsichtsrat mich zum neuen Vorsitzenden gewählt. Anstelle von Wolfgang Mayrhuber ist auf Empfehlung des Nominierungsausschusses Miriam E. Sapiro vom Amtsgericht Köln gemäß § 104 AktG mit Wirkung zum 24. Oktober 2017 in den Aufsichtsrat bestellt worden. Als neues Mitglied in Präsidium und Vermittlungsausschuss wurde Herbert Hainer gewählt.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2017 hat Werner Brandt sein Mandat im Aufsichtsrat aus persönlichen Gründen niedergelegt. Er war seit 2008 Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG, leitete seit 2014 den Prüfungsausschuss und hat im Aufsichtsrat seine großen Erfahrungen als langjähriger Finanzvorstand der SAP SE eingebracht. Der Aufsichtsrat dankt ihm für seinen Rat und seine loyale Unterstützung. An seiner Stelle ist auf Empfehlung des Nominierungsausschusses Carsten Knobel vom Amtsgericht Köln gemäß § 104 AktG mit Wirkung zum 9. Januar 2018 in den Aufsichtsrat bestellt worden. Carsten Knobel wurde zum Nachfolger für Dr. Werner Brandt in den Prüfungsausschuss gewählt. Zum neuen Vorsitzenden des Prüfungsausschusses wurde Stephan Sturm gewählt.

Bereits mit Ablauf des 15. März 2017 hatten Wolfgang Mayrhuber und Dr. Werner Brandt ihr Mandat im Nominierungsausschuss niedergelegt. Als Nachfolger wurden Herbert Hainer und Martin Koehler in den Ausschuss gewählt. Im Gegenzug schied Martin Koehler aus dem Prüfungsausschuss aus und wurde durch Stephan Sturm ersetzt.

Mit Martina Merz, Monika Ribar und Miriam E. Sapiro auf Anteilseignerseite sowie Christine Behle, Doris Krüger, Christina Weber und Birgit Weinreich auf Arbeitnehmerseite ist die gesetzliche Frauenquote von 30 Prozent im Aufsichtsrat aktuell sowohl für die Anteilseigner- als auch für die Arbeitnehmerseite erreicht.

Die von der Hauptversammlung 2017 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

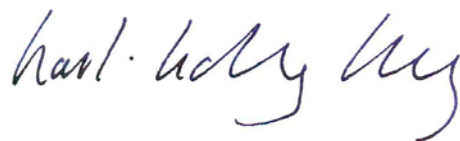
Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2017 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfer haben weiter bestätigt, dass das vom Vorstand etablierte Risikofrüherkennungssystem 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 widersprechen.

Der Prüfungsausschuss hat Anfang März 2018 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2017 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Am 9. März 2018 ist der Ehrevorsitzende unseres Aufsichtsrats, Herr Dr. Wolfgang Röller, im Alter von 88 Jahren verstorben. Er gehörte dem Aufsichtsrat von 1988 bis 1998 an und stand seit 1993 an der Spitze des Gremiums. Für die von ihm in einer schwierigen Zeit erbrachten Leistungen und seine Fähigkeit, im Aufsichtsrat Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter zusammenzuführen, sprachen ihm die Mitglieder des Aufsichtsrats seinerzeit großen Respekt und höchste Anerkennung aus und ernannten ihn zum Ehrevorsitzenden. Der Name von Dr. Wolfgang Röller wird mit den unter seiner Ägide erreichten großen Erfolgen der Sanierung, Privatisierung und Umstrukturierung des Unternehmens stets eng verbunden bleiben. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Das Geschäftsjahr 2017 konnte mit dem bisher besten Ergebnis in der Geschichte der Deutschen Lufthansa AG abgeschlossen werden. Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeitern für ihren Beitrag zu dieser äußerst positiven Entwicklung der Lufthansa Group.

Frankfurt, 14. März 2018



Für den Aufsichtsrat  
Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

## Lufthansa Aktie

Kurs der Lufthansa Aktie legt um 150,4 Prozent zu. | Total Shareholder Return beträgt 154,4 Prozent. | Der Hauptversammlung wird Dividende von 0,80 EUR je Aktie vorgeschlagen.

### Lufthansa Aktie entwickelt sich 2017 sehr gut

Die Lufthansa Aktie erzielte im Jahr 2017 einen Kursgewinn von 150,4 Prozent. Der Total Shareholder Return, der die Ausschüttung der Dividende berücksichtigt, lag bei 154,4 Prozent. Der Vergleichsindex DAX legte im gleichen Zeitraum lediglich um 12,5 Prozent zu. Kein anderes Unternehmen im DAX konnte auch nur annähernd die positive Kursentwicklung der Lufthansa Aktie erreichen.

Wesentliche Treiber dieses erfreulichen Kursanstiegs waren die starke Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group und die erfolgreiche Umsetzung der Unternehmensstrategie mit sinkenden Stückkosten, der Lösung der offenen Tarifkonflikte, dem Erreichen des Five-Star-Ratings bei Lufthansa German Airlines und der aktiv vorangetriebenen Konsolidierung in der europäischen Airline-Industrie.

Die sich verändernden Wettbewerbsbedingungen in der Branche haben die Kursentwicklung der Lufthansa Aktie und die der Wettbewerber im Airline-Sektor insgesamt strukturell verbessert. Die Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten wiesen im Vergleich zu den Vorjahren einen moderateren

Wachstumspfad auf, was insbesondere auf Strecken von und nach Südostasien zu einer Normalisierung des Wettbewerbs beitrug. Die steigende Zahl kommerzieller Joint Ventures der Lufthansa Group in Asien leistete ebenfalls einen Beitrag zum verbesserten Ergebnis in dieser Region. In Europa meldeten Monarch Airlines und Air Berlin Insolvenz an. In der Folge reduzierte sich die Gesamtkapazität in vielen Heimatmärkten der Lufthansa Group kurzfristig erheblich. Zu einer weiteren Normalisierung trug auch die höhere Nachfrage von Fluggästen aus dem Raum Asien/Pazifik bei. Hier war es nach zahlreichen Terroranschlägen im Jahr 2016 zu einem deutlichen Rückgang gekommen.

Über das ganze Jahr hinweg verbesserte sich die Lufthansa Aktie stetig. Zum Ende des ersten Halbjahres 2017 erzielte die Aktie bereits eine Steigerung von 62,4 Prozent im Vergleich zum Jahresende 2016. Der Vergleichsindex DAX nahm im selben Zeitraum nur um 7,4 Prozent zu. Ihren höchsten Tageschlusskurs erreichte die Lufthansa Aktie am 28. Dezember 2017 mit einem Kurs von 31,12 EUR. Der Jahrestiefststand lag am 16. Januar 2017 bei 11,32 EUR. Zum Jahresende notierte die Lufthansa Aktie bei 30,72 EUR.

### T007 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

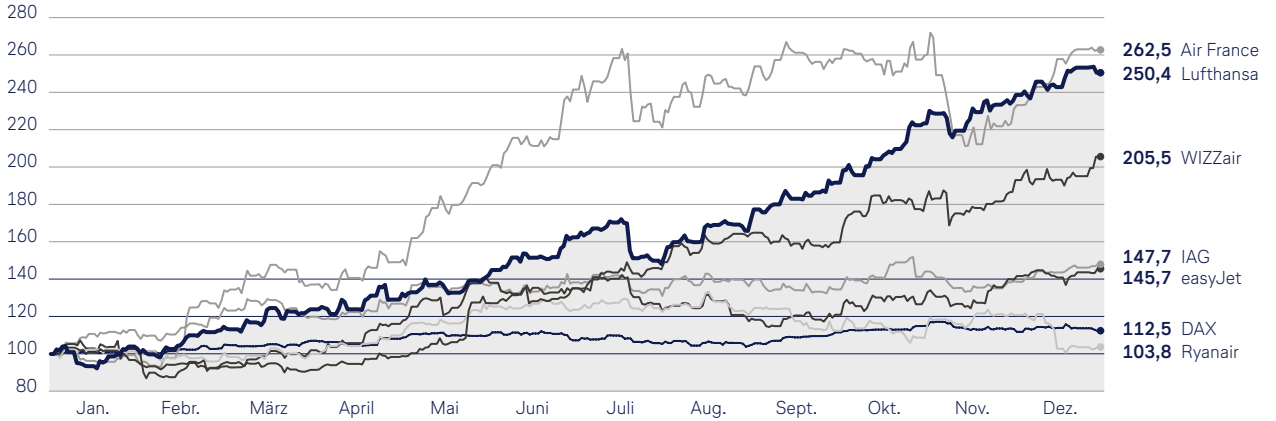
		2017	2016	2015	2014	2013
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	30,72	12,27	14,57	13,83	15,42
Höchster Kurs	€	31,12	15,29	15,35	20,26	17,10
Niedrigster Kurs	€	11,32	9,30	10,48	10,88	12,93
Anzahl der Aktien	Mio.	471,3	468,8	464,5	462,8	461,1
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	14,5	5,8	6,7	6,4	7,1
Ergebnis je Aktie	€	5,03	3,81	3,67	0,12	0,68
Operativer Cashflow je Aktie	€	10,68	6,92	7,30	4,27	7,15
Dividende je Aktie	€	0,80	0,50	0,50	-	0,45
Dividendenrendite (brutto)	%	2,6	4,1	3,4	-	2,9
Ausschüttungssumme	Mio. €	377,0	234,4	232,3	-	207,5
Total Shareholder Return	%	154,4	-12,3	5,3	-7,4	8,3

**G02 KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE 2017**

BÖRSENKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 31.12.2017

indiziert auf 31.12.2016, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %

**30,72 €**



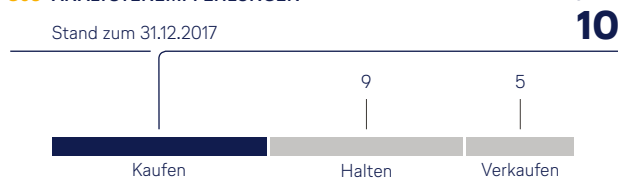
**Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Ausschüttung in Höhe von 0,80 EUR je Aktie vor**

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG schlagen der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2017 im Rahmen der bestehenden Dividendenpolitik die Ausschüttung einer Dividende von 0,80 EUR je Aktie vor. Dies entspricht einer Dividendenrendite von 2,6 Prozent auf den Jahresschlusskurs der Lufthansa Aktie. Den Aktionären wird erneut angeboten, die Dividende wahlweise in Form von Aktien zu erhalten.

**Analysten raten überwiegend zum Kauf der Aktie**

Zum Jahresende empfahlen zehn Analysten, die Lufthansa Aktie zu kaufen, und neun Analysten, die Aktie zu halten. Nur fünf der insgesamt 24 Aktienanalysten rieten, die Aktie zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 28,51 EUR.

**G03 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN<sup>1)</sup>**

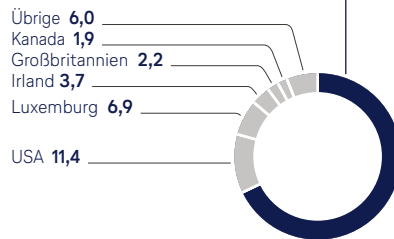


<sup>1)</sup> Durchschnittliches Kursziel: 28,51 EUR, Durchschnitt von 24 Analysten. Spanne: 12,00 EUR bis 36,20 EUR.

**G04 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN**

DEUTSCHLAND  
**67,9**

Stand zum 31.12.2017 in %



Streubesitz: 100 %

**Auslandsquote und Aktionärsstruktur bleiben weitgehend stabil**

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

Der Anteil deutscher Investoren lag zum Jahresende 2017 gemäß Aktienregister bei 67,9 Prozent (Vorjahr: 68,6 Prozent). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus den USA mit 11,4 Prozent. Auf Anleger aus Luxemburg entfielen 6,9 Prozent, gefolgt von Irland, Großbritannien und Kanada mit 3,7 Prozent, 2,2 Prozent und 1,9 Prozent. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit unverändert erfüllt.

Lufthansa Aktien befinden sich zu 100 Prozent im Streubesitz gemäß der Definition der Deutschen Börse. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 52,7 Prozent (Vorjahr: 54,5 Prozent) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 47,3 Prozent (Vorjahr: 45,5 Prozent). Landsdowne Partners International Ltd. und BlackRock Inc. waren mit 3,62 Prozent und 3,30 Prozent zum Jahresende die größten Aktionäre der Lufthansa Group.

Alle während des Geschäftsjahres 2017 veröffentlichten meldepflichtigen Transaktionen sind, ebenso wie die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur, auf der Website

[www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) einzusehen.

### Lufthansa Aktie ist im DAX und in weiteren wichtigen Indizes vertreten

Als DAX-Mitglied gehört die Lufthansa Group zu den 30 bedeutendsten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 1,39 Prozent. Mit einer Marktkapitalisierung von 14,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 5,8 Mrd. EUR) nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 24 (Vorjahr: 37) in der Rangordnung der DAX-Unternehmen nach Marktkapitalisierung ein. Auf den Börsenumsatz bezogen verbesserte sich die Lufthansa Aktie um zwei Plätze auf Rang 18. Das Transaktionsvolumen belief sich auf 21,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 15,8 Mrd. EUR).

Die Lufthansa Aktie ist international in vielen Börsenindizes enthalten, ebenso wie in den Nachhaltigkeitsindizes MSCI Global Sustainability, FTSE4Good und ECPI.

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können Investoren auch über das Sponsored American Depository Receipt Program (ADR) in die Lufthansa Group investieren. Seit Ende 2011 sind die Lufthansa ADRs auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert.

### T008 DATEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Börsenkürzel	LHA
Börsenlistings	Frankfurt, Xetra
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industriegruppe	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl)	DivDAX Price Index, DAX, EURO Stoxx Index, Bloomberg World Airlines Index, S&P Europe 350 Index, FTSE World Index, FTSE4Good, MSCI Global Sustainability Index, ECPI

### Lufthansa Group führt intensiven Dialog mit Anlegern fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group auch im Geschäftsjahr 2017 die Anleger ausführlich über die wesentlichen Sachverhalte in der Geschäftsentwicklung informiert. Vorstand, Aufsichtsrat und Investor Relations erläuterten institutionellen Investoren 2017 über die Quartalskonferenzen hinaus die aktuellen Entwicklungen des Konzerns auf 34 Roadshows und 24 Investorenkonferenzen sowie anderen Veranstaltungsformaten. Dabei wurden insgesamt rund 400 persönliche Einzel- und Gruppengespräche geführt. Auf fünf speziell für Privatanleger ausgerichteten Foren standen Vertreter von Investor Relations den Anlegern regelmäßig Rede und Antwort. Das Angebot für Privataktionäre wird durch die Aktionärsinfo ergänzt, die 2017 einmal erschienen ist und auf der Internetseite von Investor Relations abgerufen werden kann.

Neben den Geschäfts- und Zwischenberichten wird der Kapitalmarkt monatlich über die Entwicklung der Verkehrszahlen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group informiert. Alle Veröffentlichungen, Finanzberichte, Präsentationen, Hintergrundinformationen und Reden sowie aktuelle Nachrichten sind ebenfalls unter [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) zu finden.

# ZUSAMMEN- GEFASSTER LAGEBERICHT

---

## 13 Grundlagen des Konzerns

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

## 26 Wirtschaftsbericht

- 26 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 27 Branchenentwicklung
- 29 Geschäftsverlauf
  - 29 Überblick über den Geschäftsverlauf
  - 30 Wesentliche Ereignisse
  - 31 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 32 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
  - 32 Ertragslage
  - 36 Finanzlage
  - 38 Vermögenslage
- 40 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
  - 40 Zielerreichung
  - 42 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung

## 42 Geschäftsfelder

- 43 Geschäftsfeld Network Airlines
- 50 Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines
- 53 Geschäftsfeld Logistik
- 56 Geschäftsfeld Technik
- 59 Geschäftsfeld Catering
- 62 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

## 64 Chancen- und Risikobericht

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

## 78 Prognosebericht

- 78 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 79 Branchenausblick
- 79 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 80 Ausblick Lufthansa Group
- 82 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

## 83 Corporate Governance

- 83 Aufsichtsrat und Vorstand
- 84 Mandate
- 85 Corporate Governance Bericht
- 87 Vergütungsbericht
- 95 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 96 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

## 97 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 97 Ertragslage
- 99 Finanzlage
- 99 Vermögenslage
- 100 Weitere Angaben



## Grundlagen des Konzerns

# Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Lufthansa Group ist eines der weltweit führenden Luftverkehrsunternehmen.  
 | Geschäftsfelder nehmen in ihren jeweiligen Branchen führende  
 Marktpositionen ein. | Geschäftsverteilung im Vorstand ist unverändert.

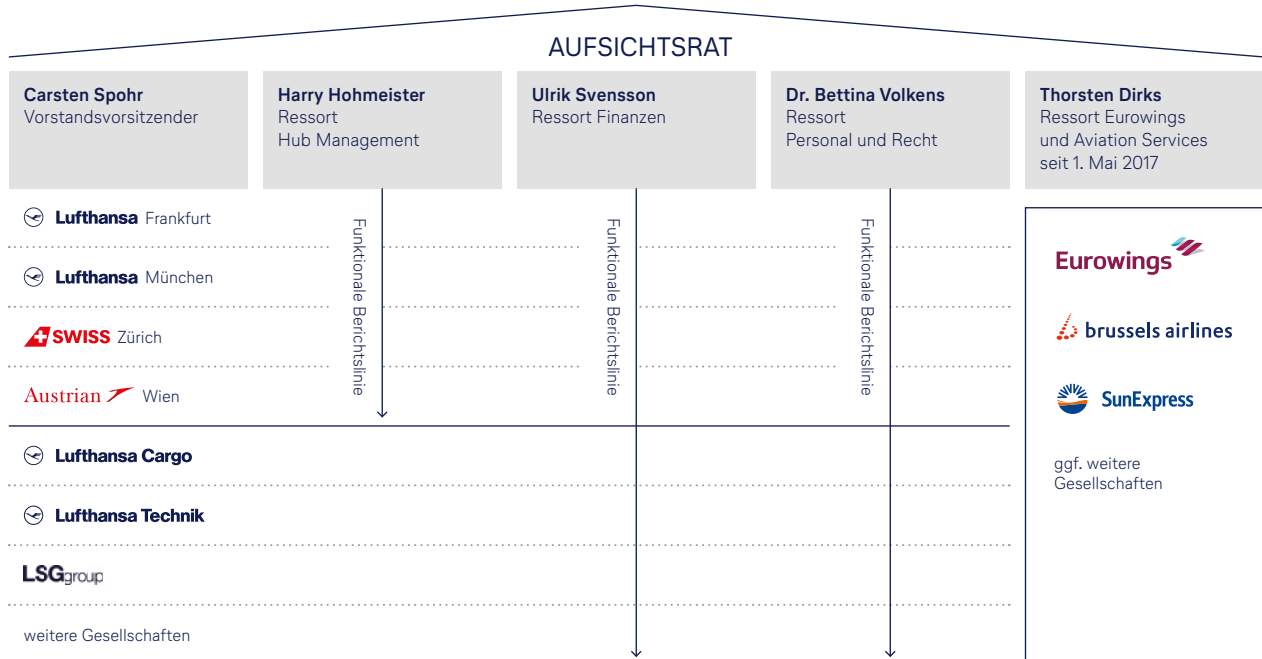
### Lufthansa Group ist führender Aviation-Konzern

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern. Im Geschäftsjahr 2017 erzielte die Lufthansa Group mit durchschnittlich 128.856 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von 35,6 Mrd. EUR. Mit Beginn des Geschäftsjahres wurde die Geschäftsfeldstruktur an die Unternehmensstrategie mit dem Drei-Säulen-Konzept angepasst. ➔ **Konzernstrategie, S. 14 ff.** Seitdem ist die Lufthansa Group in den Geschäftsfeldern Network Airlines, Point-to-Point Airlines, dem Bereich Aviation Services mit den Geschäftsfeldern Logistik, Technik und Catering sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen organisiert. Alle Geschäftsfelder nehmen in ihren jeweiligen Branchen eine führende Rolle ein. ➔ **Geschäftsfelder, S. 42 ff.**

### Personelle Wechsel im Vorstand

Die Geschäftsverteilung im Vorstand hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Der Vorsitz des Vorstands obliegt Carsten Spohr. Harry Hohmeister verantwortet im Vorstandsressort Hub Management die kommerzielle Steuerung der Network Airlines Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Das Ressort Finanzen wird seit dem 1. Januar 2017 von Ulrik Svensson geführt, der Simone Menne nachfolgte. Die Verantwortung für das Ressort Personal und Recht liegt bei Dr. Bettina Volkens. Das Ressort Eurowings und Aviation Services wurde bis zum 30. April 2017 durch Karl Ulrich Garnadt verantwortet, dem Thorsten Dirks zum 1. Mai 2017 in gleicher Funktion nachfolgte.

## G05 STRUKTUR LUFTHANSA GROUP



# Ziele und Strategien

Unternehmensstrategie baut auf den drei Säulen Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Aviation Services auf. | Fokus liegt auf Ausbau von Premium-Positionierung, Kostensenkungen und Profitabilitätssteigerung. | Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung bieten große Chancen. | Finanzstrategie zielt auf nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ab.

## KONZERNSTRATEGIE

### Position als führender Aviation-Konzern wird durch vielfältige Maßnahmen gestärkt

Ziel der Lufthansa Group ist es, bei Aktionären, Kunden, Mitarbeitern und Partnern erste Wahl im Bereich Luftfahrt zu sein und auch zukünftig den globalen Aviation-Markt wesentlich mitzugestalten. Vor diesem Hintergrund ist die Strategie auf die konsequente Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe, basierend auf den drei Säulen Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Aviation Services, ausgerichtet.

Die drei Säulen profitieren wechselseitig von Synergien und geschäftsfeldübergreifenden Skaleneffekten. So transportiert beispielsweise Lufthansa Cargo einen Großteil ihrer Fracht in den Frachträumen von Passagiermaschinen der Lufthansa Group. Lufthansa Technik wiederum erhält Zugang zu Wartungslizenzen und Leistungsdaten moderner Flugzeuge, die im Zusammenhang mit Flugzeugbestellungen der Group-Airlines mit den Herstellern verhandelt und im anschließenden Flugbetrieb gewonnen werden.

Um das Konzernportfolio zielgerichtet weiterzuentwickeln, überprüft die Lufthansa Group regelmäßig die Attraktivität einzelner Marktsegmente, die gegenwärtige Wettbewerbsposition, künftige Erfolgspotenziale und die im Konzernverbund realisierten Synergien der einzelnen Geschäftsfelder.

Der Umsatzanteil der Geschäftsaktivitäten außerhalb der Network Airlines soll von rund 30 Prozent auf rund 40 Prozent erhöht werden. Dies wird durch das starke Wachstum im Punkt-zu-Punkt-Verkehr sowie eine gute Entwicklung der Aviation Services voraussichtlich im Jahr 2018 erreicht.

Die Themen Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung gelten als maßgebliche Werttreiber der Wertschöpfungskette im Luftverkehr. Sie bilden Kernelemente der Konzernstrategie und werden geschäftsfeldübergreifend und innerhalb der einzelnen Geschäftsfelder vorangetrieben.

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

### G06 ZIEL: NUMMER EINS FÜR KUNDEN, AKTIONÄRE UND MITARBEITER



<sup>1)</sup> Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien.

Sich verändernde Wertschöpfungsketten, differenzierte Kundenerwartungen und dynamischere globale politische Rahmenbedingungen erfordern eine schnelle Anpassungsfähigkeit und flexible Kostenstrukturen. Der Konzern wird deshalb entlang effizienter und flexibler Organisationsformen und Produktionslogiken aufgestellt. Synergien durch eine funktionale Zusammenarbeit und ein nachhaltiger Kostenfokus bilden die Basis für langfristigen Erfolg. So erlaubt beispielsweise der Aufbau einer konzernweit standardisierten A320-Flotte eine schnelle und günstige Kapazitätsreallokation und wirkt sich gleichzeitig positiv auf die Kostenbasis aus. Neben der Vereinheitlichung von Flottenspezifikationen werden auch Netzwerke und Umsätze der Network Airlines inzwischen aus einer Hand gesteuert, sodass die Flexibilität deutlich verbessert wird und Synergien genutzt werden können.

Die fortschreitende Digitalisierung ermöglicht die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, Lösungen und Produkte. Kundenschnittstellen können neu gestaltet und differenzierte Kundenbedürfnisse von allen Unternehmen der Lufthansa Group besser adressiert werden. Die Lufthansa Group nutzt aktiv die Chancen der Digitalisierung, um hierdurch einen Mehrwert für den Kunden zu schaffen und die Qualitätsstrategie zu unterstützen. Dazu zählen unter anderem eine Initiative zur Entwicklung zunehmend personalisierter Angebote, die sich nach Flugstatus, Standort, Interessen und Bedürfnissen richten, sowie die durch Lufthansa Technik entwickelte offene und neutrale Plattform für Airlines, AVIATAR, die durch Predictive Maintenance, basierend auf über Jahre gesammelten Flugzeugdaten, kombiniert mit dem Wissen der Ingenieure, die Wartungskosten von Flugzeugen signifikant reduzieren soll. Um Chancen aus Branchenveränderungen und Digitalisierungstrends noch strukturierter zu identifizieren und zu steuern, hat die Lufthansa Group den „Innovation Hub“ in Berlin eingerichtet mit dem Ziel, die ausgeprägte Innovationskultur und -kraft der Lufthansa Group weiterzuentwickeln und Chancen fokussiert nutzen zu können.

Durch dieses Maßnahmenbündel wird die Wettbewerbs- und Investitionsfähigkeit der Lufthansa Group als führender Aviation-Konzern in einem dynamischen Marktumfeld weiterhin erfolgreich abgesichert, um profitables Wachstum zu ermöglichen und die Gestaltungsfähigkeit auszubauen.

#### **Network Airlines bauen Premium-Positionierung aus, steigern Profitabilität und reduzieren Kosten**

Die Network Airlines verfolgen eine konsequente Qualitätsstrategie, um das hochwertige Kundenpotenzial in ihren Heimatmärkten optimal auszuschöpfen. Sichtbares Resultat dieser Qualitätsstrategie ist unter anderem das Five-Star-Rating der renommierten Agentur Skytrax, welches Lufthansa German Airlines als erste Airline außerhalb Asiens erhalten hat. Darüber hinaus wurde Lufthansa German Airlines im Jahr 2017 ebenfalls von Skytrax auf Basis von Passagierbefragungen als beste Airline Europas ausgezeichnet. Auch künftig stehen die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für den Kunden, die Optimierung des Streckennetzes und der Flotte sowie Kostensenkungsinitiativen im Fokus.

Das Reiseerlebnis wird für den Kunden insbesondere durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette noch komfortabler. Dies ermöglicht es zugleich, neue Erlöspotenziale zu erschließen. Ergänzend werden die Ausstattung der Flugzeuge und der Service an allen Kundenkontaktpunkten kontinuierlich 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 im Wesentlichen durch den Ersatz älterer Flugzeuge durch modernere Muster mit höheren Sitzplatzkapazitäten und gesteigerter Treibstoffeffizienz – ohne dass dabei die Gesamtzahl der Flugzeuge wesentlich erhöht wird. Strategische Kooperationen und Partnerschaften ergänzen das Flugplanangebot und bringen zusätzlichen Mehrwert für Kunden mit sich. Bereits heute unterhalten die Network Airlines der Lufthansa Group kommerzielle Joint Ventures mit den für sie jeweils attraktivsten Partnern auf wesentlichen Langstreckenmärkten.

Kostensenkungen werden umfassend vor allem in den Bereichen vorangetrieben, die außerhalb der Kundenwahrnehmung liegen. Dazu gehören die Bündelung 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 Stückkosten sinken trotz einer zunehmend positiven Kundenwahrnehmung der Produktqualität kontinuierlich.

#### **Eurowings ist Wachstumsplattform im paneuropäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr**

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. Das Eurowings-Konzept beruht neben hoher Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten auf einer skalierbaren Unternehmensstruktur, die eine flexible Integration neuer Partner ermöglicht. 2018 steht nach der vollständigen Übernahme der SN Airholding SA/NV (Brussels Airlines) und der Akquisition von Teilen der Air Berlin-Gruppe insbesondere die Integration der zusätzlichen Kapazitäten im Fokus.

Dadurch werden in den kommenden Jahren wesentliche Kosteneinsparungen erzielt. Weitere wesentliche Treiber für Kostensenkungen sind unter anderem das Wachstum besonders kostengünstiger Produktionsplattformen zulasten weniger kosteneffizienter Betriebe innerhalb der Eurowings Group sowie die Standardisierung und Verschlankeung von Prozessen. Dies sichert eine nachhaltig erfolgreiche Unternehmensentwicklung in einem durch intensiven Kostenwettbewerb geprägten Markt.

Ziel ist es, weiterhin organisch und insbesondere auch durch Partnerschaften und Akquisitionen profitabel zu wachsen sowie das Angebot an Langstreckenverbindungen zu erweitern. Hierdurch soll die Position als einer der drei führenden Anbieter von Direktverkehren in Europa gefestigt und die Rolle als größter Anbieter im Punkt-zu-Punkt-Verkehr in den Heimatmärkten der Lufthansa Group gestärkt werden.

Die Eurowings Group wird als integraler Bestandteil der Lufthansa Group weitgehend unabhängig von den Network Airlines geführt, um die strukturellen Kostenvorteile des Punkt-zu-Punkt-Modells nicht zu verwässern. Gleichzeitig profitiert sie von der Zugehörigkeit zum weltweit größten Aviation-Konzern und seinem umfangreichen Angebot an Aviation Services.

**Führende Position im Bereich Aviation Services soll gesichert und profitables Wachstum erzielt werden**

Mit den Gesellschaften der Aviation Services verfügt die Lufthansa Group über mehrere weltweit führende Unternehmen in ihren jeweiligen Märkten. Diese können zielgerichtet weitere Wachstumschancen – organisch, über Partnerschaften oder durch Akquisitionen – nutzen, um die führende Marktposition der Lufthansa Group im Bereich dieser Aviation Services auch zukünftig zu sichern. Die Diversifikation des Beteiligungsportfolios aus Airlines und Aviation Services schafft Synergien und stellt eine wesentliche Stärke der Lufthansa Group dar.

Auch im Bereich Aviation Services stehen eine hohe Kundenorientierung und Qualität im Fokus. Kunden von Lufthansa Cargo profitieren beispielsweise von innovativen Logistikdienstleistungen auf einem erweiterten Streckennetz. Lufthansa Technik baut ihr Angebot durch die Weiterentwicklung des Produkt- und Serviceangebots sowie ihre globale Präsenz aus. Die Kunden der LSG Group profitieren in einem wettbewerbsintensiven Umfeld von flexiblen und individuellen Catering-Angeboten, die ihre jeweiligen Services und Marken wirkungsvoll unterstützen.

Um auch künftig profitabel wachsen zu können, passen die Aviation Services der Lufthansa Group ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an sich ändernde Wertschöpfungsketten und Wettbewerbsbedingungen an. Kontinuierliche Kostensenkungen und umfangreiche individuelle Effizienzprogramme sichern darüber hinaus den wirtschaftlichen Erfolg.

## FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

**Finanzstrategie zielt auf Steigerung des Unternehmenswerts ab**

Mit dem Ziel der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts hat die Lufthansa Group ihre Finanzstrategie im Geschäftsjahr 2017 erneuert. Die drei Dimensionen Steigerung der Profitabilität, Fokussierung des Kapitaleinsatzes und Sicherung der finanziellen Stabilität stehen hierbei im Vordergrund.

### Steigerung der Profitabilität

**Steuerungssystem forciert Wertschöpfung im Unternehmen**

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Profitabilität des Unternehmens. Neben der kontinuierlichen Verbesserung der Erlösqualität soll insbesondere das Kostenmanagement weiter intensiviert werden. Durch eine verstärkte Kostendisziplin, eine zunehmende Flexibilisierung der Kostenstrukturen und eine Steigerung der Produktivität soll die Profitabilität über den gesamten Zyklus der Airline-Industrie hinweg strukturell erhöht werden. Die um Treibstoffkosten und Währungseffekte bereinigten Stückkosten der Passagier-Airlines sollen jährlich um 1 Prozent bis 2 Prozent gesenkt werden. Um dies in sämtlichen Entscheidungsprozessen zu verankern, ist die erfolgsorientierte Vergütung des Managements an die wirtschaftliche Unternehmensentwicklung gekoppelt.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch das Adjusted EBIT gemessen. Die Ermittlung erfolgt ausgehend vom EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern). Dieses wird ausschließlich um aperiodische Sondereffekte aus der Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten sowie aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen bereinigt.

**G07 FINANZSTRATEGIE**

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

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.

Neben der relativen Verzinsung des eingesetzten Kapitals wird auch die absolute Wertschaffung über den Gewinn nach Kapitalkosten (EACC) ermittelt. Ausgangspunkt für die Ermittlung des EACC ist das EBIT. Dieses muss ausreichend hoch sein, um die aus dem Gewinn resultierenden Steuern und die Renditeerwartung der Kapitalgeber zu decken.

Im Jahr 2017 hat die Lufthansa Group einen Adjusted ROCE von 11,6 Prozent erzielt. Er lag damit um 4,6 Prozentpunkte über Vorjahr. Der EACC lag 2017 bei 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 817 Mio. EUR).

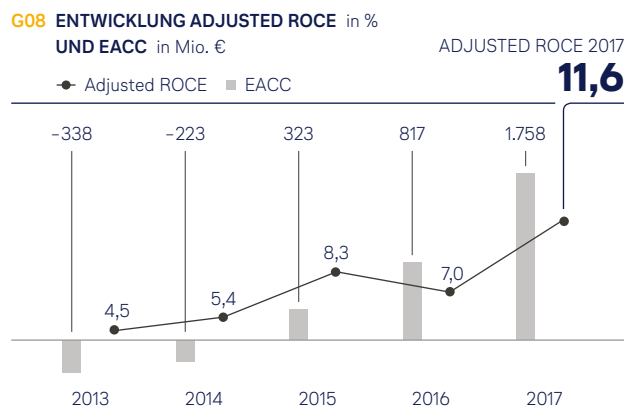
#### T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE, EACC UND KAPITALKOSTEN

	2017	2016	Veränderung in %
in Mio. €			
Umsatzerlöse	35.579	31.660	12,4
Sonstige betriebliche Erträge	2.382	2.279	4,5
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>37.961</b>	<b>33.939</b>	<b>11,9</b>
Betriebliche Aufwendungen	34.808	31.749	9,6
Beteiligungsergebnis	157	85	84,7
<b>EBIT</b>	<b>3.310</b>	<b>2.275</b>	<b>45,5</b>
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>2.973</b>	<b>1.752</b>	<b>69,7</b>
Zinserträge auf Liquidität	178	64	178,1
Steuern (pauschal 25% des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	-872	-585	49,1
Kapitalkosten <sup>1)</sup>	-858	-937	-8,5
<b>EACC</b>	<b>1.758</b>	<b>817</b>	<b>115,1</b>
<b>ROCE<sup>2)</sup> in %</b>	<b>12,8</b>	<b>9,0</b>	<b>3,8 P.</b>
<b>Adjusted ROCE<sup>3)</sup> in %</b>	<b>11,6</b>	<b>7,0</b>	<b>4,6 P.</b>
Bilanzsumme	36.267	34.697	4,5
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.773	3.040	24,1
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	5.989	5.464	9,6
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.281	2.121	7,5
davon weitere	3.603	3.811	-5,5
Eingesetztes Kapital	20.621	20.261	1,8
<b>Durchschnittlich eingesetztes Kapital</b>	<b>20.441</b>	<b>19.533</b>	<b>4,6</b>
WACC in %	4,2	4,8	-0,6 P.

<sup>1)</sup> WACC x Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

<sup>2)</sup> (EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern auf Basis des EBIT)/ Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

<sup>3)</sup> (Adjusted EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern auf Basis des Adjusted EBIT)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital.



#### T010 ADJUSTED ROCE UND EACC JE GESCHÄFTSFELD

	Adjusted ROCE		EACC	
	2017 in %	2016 in %	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €
Konzern	11,6	7,0	1.758	817
Network Airlines	17,1	11,1	1.622	1.089
Point-to-Point Airlines	4,2	-8,0	-63	-124
Logistik	15,5	-3,4	128	-105
Technik	7,7	8,6	147	142
Catering	3,9	6,0	-17	-15

#### Verstärktes Kostenmanagement bleibt weiter im Fokus

Zur Steigerung der Profitabilität legt die Lufthansa Group neben der Generierung von Erlöspotenzialen den Fokus insbesondere auf eine kontinuierliche und nachhaltige Reduzierung der Kosten. Dabei werden in allen Geschäftsfeldern Maßnahmen zur Kostenreduktion implementiert und umgesetzt. Für das Geschäftsjahr 2018 haben sich die Geschäftsfelder auf unterschiedliche Themen fokussiert.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Tarifvertragsverhandlungen mit den Piloten bei Lufthansa German Airlines und der ersten vergleichweisen Einigung auf Kostensenkungen mit Fraport treiben die Network Airlines vor allem auch die organisatorische Zusammenführung der kommerziellen Funktionen weiter voran. Die Flottenerneuerung macht bei allen Airlines Fortschritte, das Netzportfolio wird optimiert und Maßnahmen zur Reduktion der Treibstoffkosten werden implementiert.

Im Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines werden die Lieferantenverträge einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen, um weitere Kosteneinsparpotenziale zu identifizieren. Des Weiteren sollen zur Senkung der Technikkosten bestehende Kapazitäten innerhalb der Lufthansa Group genutzt werden. Vorhandene Prozesse werden fortlaufend überprüft und verschlankt.

Das Geschäftsfeld Logistik profitiert von schlankeren Vertriebsstrukturen. Durch die effizientere Gestaltung wichtiger Prozesse und durch Einsparungen erzielte Kostenvorteile schaffen darüber hinaus Flexibilität bei der Entstehung von marktbedingten Überkapazitäten. Weitere Einsparpotenziale liegen in der Überprüfung der Frachterflotte und des Handlings.

Im Geschäftsfeld Technik werden die vorhandenen Standorte und die damit verbundenen Konditionen kontinuierlich überprüft, um dem anhaltenden Preisdruck am Markt zu begegnen. Der Fokus liegt auf der Gestaltung des Arbeitszeitkorridors und der Flexibilisierung hinsichtlich des Einsatzes von Kapazitäten, der Prozesseffizienz und der Komplexitätsreduktion bei der Produktion. Hierzu gibt es bereits geschlossene Vereinbarungen beziehungsweise Verhandlungen mit dem Betriebsrat.

Das Geschäftsfeld Catering hat bereits umfangreiche Programme zur effizienten Gestaltung von Prozessen und Strukturen implementiert und setzt diese kontinuierlich fort. Der Schwerpunkt liegt auf der Transformation des Geschäftsmodells in Europa; hier soll mittels zentralisierter Produktion und dazugehöriger Logistik die Flexibilität erhöht und die Kostenstruktur verbessert werden. Weiterhin fokussiert sich das Unternehmen auf die Zusammenführung der Abläufe in den administrativen und indirekten Bereichen.

## Fokussierung des Kapitaleinsatzes

### Dividendenpolitik zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab

Die Aktionäre sollen am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Die langjährige Dividendenpolitik sieht eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10 bis 25 Prozent vom EBIT des Konzerns vor. Voraussetzung ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in dieser Höhe zulässt und sonstige Einflussfaktoren dem nicht entgegenstehen. 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 2017 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 8. Mai 2018 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 377 Mio. EUR oder 11,4 Prozent des EBIT 2017.

### Ausgewogenes Investitionsniveau zur Modernisierung der Flotte und zum Erhalt von Flexibilität

Die Lufthansa Group wird auch zukünftig stetig in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie der Infrastruktur investieren. Die langfristigen Investitionsverpflichtungen sollen aber zunehmend flexibilisiert werden. So dienen die bis 2025 bestellten Flugzeuge vorwiegend dem Ersatz älterer Flugzeuge. Sich kurz- und mittelfristig ergebende Marktchancen können über die Aktivierung von Reserveflugzeugen oder die Beschaffung von Gebrauchtflugzeugen dennoch 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. ↗ **G14 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 37.**

Die Bruttoinvestitionen sind im Geschäftsjahr 2017 um 34,4 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR gestiegen. Maßgeblich hierfür waren die Übernahme von Teilen der Air Berlin-Gruppe und allgemein das deutliche Wachstum der Lufthansa Group und ein entsprechend höherer Investitionsbedarf.

## 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 hält ein Investment Grade Rating bei Standard & Poor's mit der Bewertung BBB-, wobei der Ausblick im April 2017 aufgrund einer erwarteten Stabilisierung des Finanzprofils im Investment Grade-Bereich wieder von „negativ“ auf „stabil“ angehoben wurde. Im August 2017 stuft Moody's das Rating von Non-Investment Grade Ba1 in den Investment Grade-Bereich Baa3 mit „stabilem“ Ausblick hoch. Als Gründe für die verbesserte Bewertung führt Moody's unter anderem die positive Entwicklung des operativen Geschäfts im Jahr 2017, erreichte Kostenreduzierungen und die Stärkung des Finanzprofils an. Zudem verfügt die Deutsche Lufthansa AG seit November 2016 über ein drittes Investment Grade Rating von BBB- von der Ratingagentur Scope Ratings, dessen Ausblick aufgrund des verbesserten Finanzprofils im Dezember 2017 von „stabil“ auf „positiv“ angehoben wurde.

#### T011 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	2017	2016	2015	2014	2013
Standard & Poor's	BBB-/stabil	BBB-/negativ	BBB-/stabil	BBB-/stabil	BBB-/stabil
Moody's	Baa3/stabil	Ba1/stabil	Ba1/positiv	Ba1/positiv	Ba1/stabil
Scope Ratings	BBB-/positiv	BBB-/stabil			

## T012 LUFTHANSA BEWERTUNG DURCH DIE RATINGAGENTUREN

Standard & Poor's (April 2017) <sup>1)</sup>	Langfristig: BBB- Kurzfristig: A-3 Ausblick: Stabil	Moody's Investors Service (August 2017) <sup>1)</sup>	Langfristig: Baa3 Kurzfristig: Prime-3 Ausblick: Stabil	Scope Ratings (Dezember 2017) <sup>1)</sup>	Langfristig: BBB- Kurzfristig: S-2 Ausblick: Positiv
<b>Stärken</b>		<b>Stärken</b>		<b>Stärken</b>	
⊕ 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		⊕ Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland	
⊕ 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		⊕ Solide Liquiditätsausstattung		⊕ Solide Liquiditätsausstattung	
<b>Schwächen</b>		<b>Schwächen</b>		<b>Schwächen</b>	
⊖ 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	
⊖ Hohe und durch schwankenden Rechnungszins volatile Pensionsverbindlichkeiten		⊖ Marktposition wird im Langstreckengeschäft durch Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und im Kurzstreckengeschäft durch Billigfluglinien angegriffen		⊖ Kostenvorteile könnten unter Konkurrenzdruck erodieren	

<sup>1)</sup> Jüngster Bericht.

## Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA als Maß für Schuldentragfähigkeit

Zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns wird zukünftig die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA betrachtet. Sie ersetzt die bisher berechnete dynamische Tilgungsquote. Die neue 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 2017 lag die Kennzahl bei 1,7. Gegenüber dem Vorjahr konnte sie sich um 46,9 Prozent verbessern. Dies ist einerseits auf die starke Ergebnisverbesserung und andererseits auf eine wesentliche Entlastung bei den Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Die positive Entwicklung der Kennzahl verdeutlicht die erreichten Fortschritte zur weiteren Stärkung des Finanzprofils der Lufthansa Group.

### Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Mit einem integrierten Risikomanagement, insbesondere für die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken, werden kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group minimiert. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet.

## T013 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung <sup>1)</sup>	2.637	2.454	7,5
Pensionsrückstellungen	5.116	8.364	-38,8
<b>Adjusted Net Debt</b>	<b>7.753</b>	<b>10.818</b>	<b>-28,3</b>
Adjusted EBIT	2.973	1.752	69,7
Abschreibungen	1.719	1.586	8,4
<b>Adjusted EBITDA</b>	<b>4.692</b>	<b>3.338</b>	<b>40,6</b>
<b>Adjusted Net Debt / Adjusted EBITDA</b>	<b>1,7</b>	<b>3,2</b>	<b>-46,9</b>

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung der Nettokreditverschuldung wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung → S. 40.

### 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.

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 2017 betragen diese Kreditlinien insgesamt 885 Mio. EUR (Vorjahr: 869 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 Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken für die Lufthansa Group jederzeit beherrschen zu können.

Im Jahr 2017 wurden insgesamt sechs Japanese-Operating-Lease (JOLCO)-Transaktionen abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel in Höhe von insgesamt 372 Mio. EUR zu günstigen Konditionen aufgenommen. Diese JOLCO-Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von rund elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Im Dezember 2016 hat die Deutsche Lufthansa AG Schuldscheindarlehen über insgesamt 1,2 Mrd. EUR bei Inves-

toren platziert. Ein Liquiditätszufluss aus dieser Transaktion von 659 Mio. EUR wurde im Januar 2017 an die Deutsche Lufthansa AG ausgezahlt. Die Schuldscheindarlehen sind mit unterschiedlichen Laufzeiten sowie mit fixen und variablen Tranchen ausgestattet. Des Weiteren wurde ein Darlehen mit einem Volumen von 49 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren mit einem japanischen Darlehensgeber abgeschlossen.

Die Deutsche Lufthansa AG hat im September 2017 ihr EMTN-Programm (Euro Medium Term Note-Programm oder Debt Issuance Program) neu aufgelegt. Dieses Programm ermöglicht es, Kapitalmarktanleihen innerhalb kürzester Zeit zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet. Die Begebung einer Anleihe erfolgte im Jahr 2017 jedoch nicht.

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. 132 f.**

## Flotte und Streckennetz

Flotte wurde 2017 deutlich erweitert. | Flottengröße kann flexibel an Nachfrageschwankungen angepasst werden. | Bestehende Flugzeugbestellungen mit Auslieferung bis 2025 optimieren die Flottenstruktur. | Umfangreiches Streckennetz wird kontinuierlich optimiert.

### FLOTTE

#### Flottenstruktur wird kontinuierlich optimiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2017 aus 728 Flugzeugen mit einem Durchschnittsalter von 11,4 Jahren. Dies sind 111 Flugzeuge mehr als im Vorjahr. Dieser Zuwachs ist ausschließlich auf die Konsolidierung von Brussels Airlines sowie die Übernahme von Flugzeugen der Air Berlin-Gruppe zurückzuführen.

Der Großteil der Flotte besteht aus Flugzeugen von Airbus und Boeing. Auf Kurz- und Mittelstrecken werden auch Flugzeuge der Hersteller Bombardier und Embraer eingesetzt.

Flugzeuge der Hersteller Fokker und BAE Systems werden mit Ablauf des Jahres 2017 nicht mehr bei der Lufthansa Group eingesetzt. Die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster hat sich in den vergangenen Jahren durch eine entsprechende Flottenstrategie kontinuierlich reduziert und wird auch in den kommenden Jahren weiter zurückgehen.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden insgesamt 29 neue Flugzeuge an die Lufthansa Group ausgeliefert, davon sieben Langstreckenflugzeuge. Bei Lufthansa German Airlines waren dies fünf Airbus A350-900 und bei SWISS zwei Boeing 777-300ER. Darüber hinaus mietete die Deutsche Lufthansa AG ein weiteres Flugzeug des Typs A330-200, das derzeit für die Eurowings Group fliegt, über einen Operating Lease an.



#### T014 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE UND BESTELLUNGEN

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings inklusive Germanwings (EW), Brussels Airlines (SN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2017

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	EW	SN	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.2016	Zugänge 2018 bis 2025	Zusätzliche Optionen
Airbus A319	30	5	7	50	22		114	24	15	+29	1	
Airbus A320	83*	29	23	62	12		209	26	9	+55	61	50
Airbus A321	63	9	6	4			82	2		+3	45	
Airbus A330	26*	16			10		52	9	8	+10	6	
Airbus A340	42	9					51			-2		
Airbus A350	6						6			+5	19	30
Airbus A380	14						14			-		
Boeing 737										-1		
Boeing 747	32						32			-		
Boeing 767			6				6	2		-		
Boeing 777		8	5			5	18	1		+2	36	20
Boeing MD-11F						12	12			-2		
Bombardier CRJ	35						35			-		
Bombardier C Series		15					15			+10	15	30
Bombardier Q Series			18	20			38		20	+20		
Avro RJ										-8		
Embraer	26		17				43			-		
Fokker F70										-3		
Fokker F100			1				1			-7		
<b>Flugzeuge gesamt</b>	<b>357</b>	<b>91</b>	<b>83</b>	<b>136</b>	<b>44</b>	<b>17</b>	<b>728</b>	<b>64</b>	<b>52</b>	<b>111</b>	<b>183</b>	<b>130</b>

\* Teilweise an Eurowings (EW) vermietet.

Für die Kurz- und Mittelstreckenflotte gingen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group zehn Bombardier C Series sowie zwölf Flugzeuge der A320-Familie zu, davon fünf A320neo. Darüber hinaus wurden im Verlauf des Jahres 2017 von der Eurowings Group insgesamt 58 Flugzeuge, von Austrian Airlines fünf Flugzeuge und von Edelweiss zwei Flugzeuge aus dem Bestand der Air Berlin-Gruppe gekauft oder geleast.

Ende 2017 standen 183 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group für eine Auslieferung bis zum Jahr 2025. Im Geschäftsjahr 2018 erwartet die Lufthansa Group erneut die Auslieferung von bis zu 30 Flugzeugen. Darüber hinaus sollen im Jahr 2018 im Zuge der Transaktion mit Air Berlin weitere zwölf Flugzeuge übernommen werden.

Nach wie vor befindet sich der weit überwiegende Teil der Flotte im unbelasteten Eigentum der Lufthansa Group. Sie wird durch einen kleinen Anteil an geleasten Flugzeugen ergänzt.

Für Neuanschaffungen werden grundsätzlich immer neue und gebrauchte Flugzeuge gleichermaßen in Erwägung gezogen. So kann das Unternehmen flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig erhöhen beziehungsweise senken.

## STRECKENNETZ

### Lufthansa Group deckt umfangreiches Streckennetz ab

Im Rahmen der Multi-Hub-Strategie bieten die Network Airlines Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines über ihre Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien ein umfangreiches Flugangebot. Dieses wird durch die komplementären Netze der Allianz- und Joint Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Die Point-to-Point Airlines stellen ein umfassendes Angebot von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus, bereit. Insgesamt bedienen die Airlines der Lufthansa Group im Sommerflugplan 2017 ein Streckennetz von 308 Destinationen in 103 Ländern.

#### T015 FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

	Auslieferungszeitraum
<b>Langstreckenflotte</b>	
34 Boeing 777X	2020 bis 2025
2 Boeing 777-300ER	2018
19 Airbus A350	2018 bis 2023
6 Airbus A330-300	2018 bis 2019
<b>Kurzstreckenflotte</b>	
106 Airbus A320neo-Familie	2018 bis 2025
15 Bombardier C Series	2018 bis 2019
1 Airbus A319-100	2018



Stand: Dezember 2017

## Konzernflotte

### Lufthansa und Regionalpartner

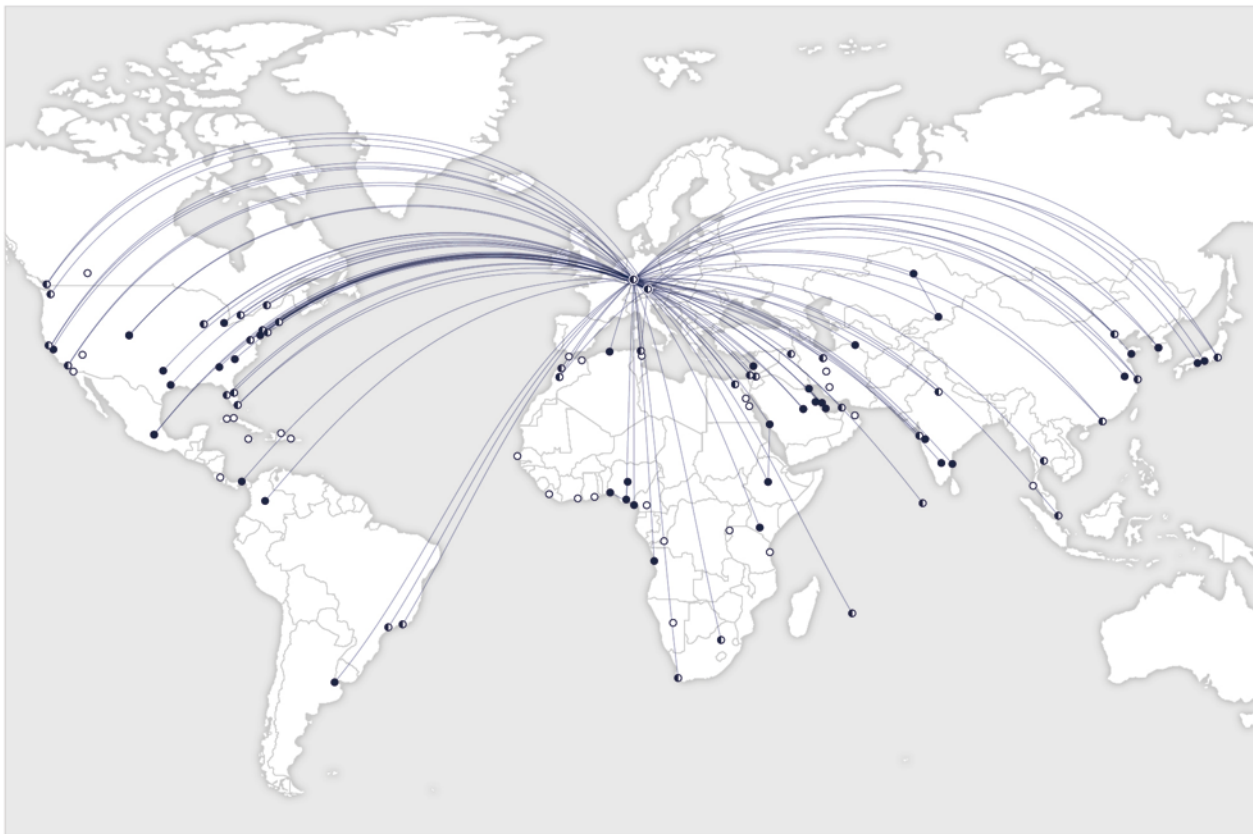
<b>Airbus A380-800</b>		LH: 14 Flugzeuge 509 Sitze 12.400 km Reichweite
<b>Boeing 747-8</b>		LH: 19 Flugzeuge 364 Sitze 13.000 km Reichweite
<b>Boeing 747-400</b>		LH: 13 Flugzeuge 371 Sitze 11.850 km Reichweite
<b>Airbus A350-900</b>		LH: 6 Flugzeuge 293 Sitze 12.650 km Reichweite
<b>Airbus A340-600</b>		LH: 24 Flugzeuge 297 Sitze 12.900 km Reichweite
		LH: 12 Flugzeuge 279 Sitze 11.800 km Reichweite
<b>Airbus A340-300</b>		CL: 6 Flugzeuge 300 Sitze 11.500 km Reichweite
<b>Airbus A330-300</b>		LH: 19 Flugzeuge 236 Sitze 9.850 km Reichweite
<b>Airbus A321-100/200</b>		LH: 63 Flugzeuge 200 Sitze 4.150 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		LH: 67 Flugzeuge 168 Sitze 3.200 km Reichweite
<b>Airbus A320neo</b>		LH: 10 Flugzeuge 180 Sitze 3.000 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		LH: 30 Flugzeuge 138 Sitze 3.350 km Reichweite

### Lufthansa und Regionalpartner

<b>Embraer 195</b>		CL: 6 Flugzeuge 120 Sitze 2.300 km Reichweite
<b>Embraer 190</b>		EN: 11 Flugzeuge 120 Sitze 2.300 km Reichweite
<b>Bombardier CRJ900</b>		CL: 9 Flugzeuge 100 Sitze 3.500 km Reichweite
		CL: 35 Flugzeuge 90 Sitze 2.100 km Reichweite

### SWISS und Edelweiss Air

<b>Boeing 777-300ER</b>		LX: 8 Flugzeuge 340 Sitze 13.650 km Reichweite
<b>Airbus A340-300</b>		LX: 7 Flugzeuge 219 Sitze 13.000 km Reichweite
<b>Airbus A330-300</b>		LX: 14 Flugzeuge 236 Sitze 9.850 km Reichweite
<b>Airbus A321-100/200</b>		LX: 9 Flugzeuge 219 Sitze 2.100 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		LX: 21 Flugzeuge 180 Sitze 2.700 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		LX: 5 Flugzeuge 138 Sitze 3.350 km Reichweite
<b>Bombardier CS300</b>		LX: 7 Flugzeuge 145 Sitze 4.250 km Reichweite
<b>Bombardier CS100</b>		LX: 8 Flugzeuge 125 Sitze 2.850 km Reichweite



Stand: Dezember 2017

**SWISS und Edelweiss Air**

<b>Airbus A340-300</b>		WK: 2 Flugzeuge 314 Sitze 11.850 km Reichweite
<b>Airbus A330-300</b>		WK: 2 Flugzeuge 315 Sitze 10.000 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		WK: 8 Flugzeuge 174 Sitze 4.050 km Reichweite

**Austrian Airlines**

<b>Boeing 777-200ER</b>		OS: 5 Flugzeuge 308 Sitze 12.100 km Reichweite
<b>Boeing 767-300ER</b>		OS: 6 Flugzeuge 214 Sitze 10.250 km Reichweite
<b>Airbus A321-100/200</b>		OS: 6 Flugzeuge 200 Sitze 4.150 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		OS: 23 Flugzeuge 174 Sitze 4.100 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		OS: 7 Flugzeuge 144 Sitze 3.350 km Reichweite
<b>Embraer 195</b>		OS: 17 Flugzeuge 120 Sitze 2.300 km Reichweite
<b>Fokker 100</b>		OS: 1 Flugzeug 100 Sitze 2.100 km Reichweite
<b>Bombardier Q400</b>		OS: 18 Flugzeuge 76 Sitze 1.350 km Reichweite

**Eurowings und Germanwings**

<b>Airbus A330-200</b>		EW: 7 Flugzeuge 310 Sitze 10.100 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		EW/4U: 72 Flugzeuge 180 Sitze 4.000 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		EW/4U: 50 Flugzeuge 150 Sitze 2.900 km Reichweite
<b>Bombardier Q400</b>		EW/4U: 20 Flugzeuge 76 Sitze 1.350 km Reichweite

**Brussels Airlines**

<b>Airbus A330-300</b>		SN: 6 Flugzeuge 288 Sitze 7.700 km Reichweite
<b>Airbus A330-200</b>		SN: 4 Flugzeuge 264 Sitze 10.400 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		SN: 12 Flugzeuge 180 Sitze 3.700 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		SN: 22 Flugzeuge 141 Sitze 3.200 km Reichweite

**Lufthansa Cargo**

<b>Boeing MD-11F</b>		LH: 12 Flugzeuge 579 m³/89,4 t 6.700 km Reichweite
<b>Boeing 777F</b>		LH: 5 Flugzeuge 657 m³/103 t 8.900 km Reichweite

**Legende**

LH = Lufthansa	4U = Germanwings	EW = Eurowings	SN = Brussels Airlines	Reichweitenangaben generell bei maximaler Passagierzahl respektive Zuladung; teilweise abweichende Versionen im Einsatz.
German Airlines, Lufthansa Cargo	CL = Lufthansa CityLine	LX = SWISS	WK = Edelweiss Air	
	EN = Air Dolomiti	OS = Austrian Airlines		

## Mitarbeiter

Lufthansa Group ist mit weltweit mehr als 129.000 Mitarbeitern ein global aufgestellter Konzern. | Prozessuale Neuausrichtung administrativer Bereiche wurde 2017 abgeschlossen. | Umfassender Diversity-Ansatz stärkt Wettbewerbsfähigkeit. | 2017 ist langfristiger Tariffrieden mit den Sozialpartnern erreicht worden.

### Lufthansa Group beschäftigt mehr Mitarbeiter

Zum Jahresende 2017 waren bei der Lufthansa Group weltweit insgesamt 129.424 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 124.306). Dieser Zuwachs ist im Wesentlichen auf die Konsolidierung von Brussels Airlines zurückzuführen. Mit 69.142 Mitarbeitern in Deutschland (Vorjahr: 68.181) ist die Lufthansa Group auch weiterhin einer der großen Arbeitgeber in Deutschland. Gleichzeitig ist sie mit insgesamt 60.282 Mitarbeitern in 84 Ländern außerhalb Deutschlands (Vorjahr: 56.125) ein global aufgestellter Konzern.

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft unverändert bei 42,2 Jahren. Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit lag bei 14,6 Jahren (Vorjahr: 14,7). 28,6 Prozent der Mitarbeiter arbeiteten 2017 in Teilzeit. Die Fluktuation lag bei 12,9 Prozent (Vorjahr: 13,7 Prozent).

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group weltweit mehr als 50 verschiedene Einstiegsmöglichkeiten für Schüler und Studenten angeboten. In den 34 Ausbildungsberufen der Lufthansa Group waren zum Jahresende rund 1.100 Auszubildende beschäftigt.

### T016 MITARBEITER ZUM 31.12.2017

		2017	2016	Veränderung in %
Konzernmitarbeiter	Anzahl	129.424	124.306	4,1
davon Network Airlines <sup>1)</sup>	Anzahl	50.190	49.985	0,4
davon Point-to-Point Airlines	Anzahl	7.501	3.493	114,7
davon Logistik	Anzahl	4.511	4.568	-1,2
davon Technik	Anzahl	21.502	20.839	3,2
davon Catering	Anzahl	34.563	35.530	-2,7
davon Weitere Gesellschaften und Konzern- funktionen <sup>1)</sup>	Anzahl	11.157	9.891	12,8
Umsatz je Mitarbeiter	Tsd. €	275	255	7,8
Umsatz je Beschäftigungsjahr	Tsd. €	319	297	7,4

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst aufgrund Neustrukturierung Geschäftsfelder.

### Kulturelle und strukturelle Transformation wird weiter vorangetrieben

Im kontinuierlichen Veränderungsprozess der Lufthansa Group kommt den Mitarbeitern eine besondere Rolle zu. 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 um 0,1 Punkte auf 2,3 verbessert. Eine weitere Verbesserung wird für die kommenden Jahre angestrebt. Weitere Informationen zu Mitarbeiterbelangen finden sich im

➔ **Zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht, S. 201 ff.**

Die Entwicklungs- und Weiterbildungsangebote zur Steigerung der Mitarbeiter- und Kundenorientierung werden stets erweitert. Im Herbst 2017 wurde ein Programm etabliert, welches Führungskräfte ermutigt, jährlich eintägige Einsätze in einem der operativen Bereiche der Lufthansa Group zu absolvieren.

Seit Anfang 2016 wird die Lufthansa Group sukzessive prozessorientiert ausgerichtet, Verantwortungen werden gebündelt und Hierarchien reduziert. Im Berichtsjahr wurde die prozessuale Neuausrichtung der administrativen Bereiche der Lufthansa Group mit insgesamt elf beteiligten Konzerngesellschaften abgeschlossen.

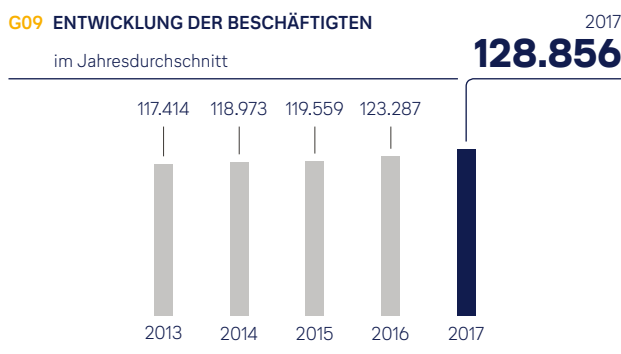
### Vielfalt wird dauerhaft gefördert

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.

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.

### G09 ENTWICKLUNG DER BESCHÄFTIGTEN

im Jahresdurchschnitt

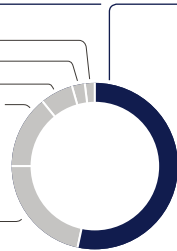


## G10 MITARBEITER NACH REGIONEN

in %

Nahost/ Afrika 1,8  
Südamerika 2,5  
Asien/ Pazifik 6,5  
Nord- / Mittelamerika 14,1

Übriges Europa 21,7



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

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

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. 201 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 Dezember 2017 haben die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit Verträge zu allen offenen Tarifthemen für Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo und Germanwings unterzeichnet. Die Verträge entsprechen inhaltlich der im März 2017 erzielten Grundsatzvereinbarung. Unter anderem wurden neue Vergütungs- und Manteltarifverträge sowie Verträge zur Alters- und Übergangsversorgung mit einer Laufzeit bis mindestens Juni 2022 geschlossen. Damit haben die Sozialpartner einen langfristigen Tariffrieden erreicht. ➤ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.**

## 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. 42 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 und der Corporate Governance, 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 Welthandelsorganisation (WTO) vorgegeben werden.

## Wirtschaftsbericht

# Gesamtwirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft wächst stärker. | Deutsche Wirtschaft wächst auf gleichem Niveau wie europäische Nachbarländer. | Euro wertet gegenüber allen anderen Hauptwährungen auf. | Zinsen bleiben auf niedrigem Niveau. | Ölpreise liegen deutlich über Vorjahr.

### Alle Weltregionen wachsen stärker als im Vorjahr

Das Wachstum der Weltwirtschaft ist 2017 auch aufgrund einer anhaltend expansiven Geldpolitik gegenüber 2016 von 2,5 auf 3,2 Prozent gestiegen. Alle Weltregionen konnten ihre Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr steigern. Das stärkste Wachstum verzeichnete die Region Asien/Pazifik mit einem Plus von 5,0 Prozent (Vorjahr: 4,8 Prozent). Dort wuchs die chinesische Wirtschaft um 6,8 Prozent (Vorjahr: 6,7 Prozent). In Europa lag das Wirtschaftswachstum bei 2,6 Prozent (Vorjahr: 2,0 Prozent). Die deutsche Wirtschaft wuchs mit 2,6 Prozent (Vorjahr: 1,9 Prozent) auf gleichem Niveau wie die europäischen Nachbarländer. Mit einer Wachstumsrate von 2,3 Prozent wuchs die Wirtschaft in Nordamerika ebenfalls stärker als im Vorjahr (Vorjahr: 1,5 Prozent). In Südamerika wurden erstmals seit 2014 wieder positive Wachstumsraten gemessen: Die Wirtschaft in dieser Region wuchs um 1,5 Prozent (Vorjahr: -1,3 Prozent).

#### T017 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

in %	2017 <sup>1)</sup>	2016	2015	2014	2013
Welt	3,2	2,5	2,9	2,9	2,7
Europa	2,6	2,0	2,3	2,0	0,8
Deutschland	2,6	1,9	1,5	1,9	0,6
Nordamerika	2,3	1,5	2,7	2,6	1,8
Südamerika	1,5	-1,3	0,0	1,1	2,9
Asien/Pazifik	5,0	4,8	4,9	4,8	5,1
China	6,8	6,7	6,9	7,3	7,8
Naher Osten	1,4	4,0	1,7	2,7	2,7
Afrika	3,2	1,9	3,2	2,6	2,1

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2018.

<sup>1)</sup> 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 1,9 Prozent über dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem Britischen Pfund wertete der Euro vor allem aufgrund der weiteren Unsicherheit im Rahmen der Brexit-Verhandlungen im Jahr 2017 um durchschnittlich 7,2 Prozent auf. Gegenüber dem Japanischen Yen verteuerte

sich der Euro um 5,3 Prozent. Auch gegenüber dem Chinesischen Renminbi und dem Schweizer Franken wertete der Euro um 3,7 beziehungsweise 1,9 Prozent auf.

#### T018 WÄHRUNGSENTWICKLUNG 1 EUR zu Fremdwährung

	2017	2016	2015	2014	2013
USD	1,1274	1,1062	1,1093	1,3263	1,3279
JPY	126,43	120,05	134,25	140,33	129,41
CHF	1,1104	1,0899	1,0675	1,2145	1,2306
CNY	7,6230	7,3491	6,9697	8,1742	8,1632
GBP	0,8759	0,8168	0,7259	0,8059	0,8489

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

### Kurz- und langfristige Zinsen entwickeln sich uneinheitlich

Im Vergleich zum Vorjahr sanken die kurzfristigen Zinssätze im Euroraum 2017 weiter. So betrug der durchschnittliche 6-Monats-Euribor -0,26 Prozent (Vorjahr: -0,17 Prozent). Im langfristigen Bereich war im Jahresvergleich hingegen ein Anstieg des durchschnittlichen 10-Jahres-Euro-Swaps von durchschnittlich 0,53 Prozent auf 0,81 Prozent zu verzeichnen. Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus einem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, reduzierte sich im Geschäftsjahr 2017 leicht von 2,1 Prozent auf 2,0 Prozent.

#### T019 ZINSENTWICKLUNG in %

Instrument	2017	2016	2015	2014	2013
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	-0,26	-0,17	0,05	0,31	0,34
6-Monats-Euribor Jahresendwert	-0,27	-0,22	-0,04	0,17	0,39
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	0,81	0,53	0,88	1,46	1,91
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	0,89	0,66	1,00	0,81	2,16

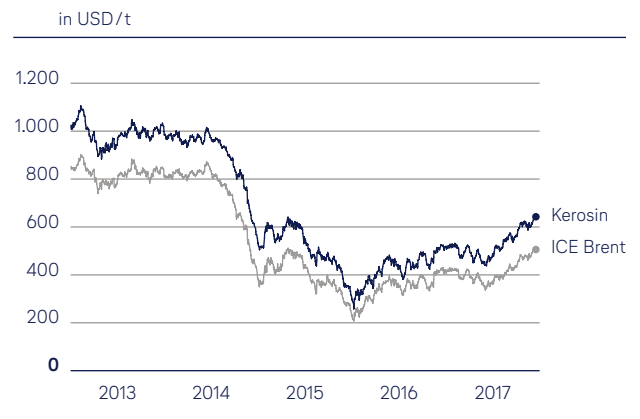
Quelle: Bloomberg.

### Ölpreise ziehen zum Jahresende 2017 wieder an

Mit Preisen von durchschnittlich 52,74 USD bewegte sich ein Barrel der Öl-Sorte Brent im ersten Halbjahr 2017 um 28,0 Prozent über dem Preisniveau der ersten Jahreshälfte 2016. In der zweiten Jahreshälfte folgte abermals ein Preisanstieg, ein Barrel der Sorte Brent erreichte ein mittleres Preisniveau von 56,84 USD und lag damit um 15,9 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Im Gesamtjahr 2017 lag der Durchschnittspreis bei 54,79 USD/bbl und damit 21,3 Prozent über dem Vorjahresniveau. Zum Jahresende 2017 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 66,87 USD (Jahresende 2016: 56,82 USD).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2017 innerhalb einer Bandbreite von 7,97 und 16,86 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 11,94 USD/bbl und damit 41,4 Prozent höher als im Vorjahr. Zum Jahresende betrug er 14,09 USD/bbl (Jahresende 2016: 10,06 USD/bbl).

### G11 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

## Branchenentwicklung

Luftverkehrsindustrie bleibt Wachstumsbranche. | Verkaufte Passagierkilometer legen weltweit um 7,6 Prozent zu. | Luftfracht wächst noch stärker als Passagierverkehr. | MRO-Markt profitiert vom Wachstum im Passagierverkehr. | Airline-Catering-Branche ist weiterhin von Konsolidierung geprägt.

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.

### Globale Airline-Industrie erwartet leichten Ergebnisrückgang

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre Prognose für die weltweite Airline-Industrie angehoben und erwartet für das Jahr 2017 einen leicht unter Vorjahresniveau liegenden Nettogewinn von 34,5 Mrd. USD (Vorjahr: 35,3 Mrd. USD). Der höchste Nettogewinn aller Regionen wird erneut für Airlines aus Nordamerika mit insgesamt 15,6 Mrd. USD (Vorjahr: 16,5 Mrd. USD) erwartet. Für die europäischen Fluggesellschaften wird mit einem Nettogewinn von 9,8 Mrd. USD (Vorjahr: 8,8 Mrd. USD) gerechnet.

### Passagierverkehr wächst weiterhin

Das anhaltende globale Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. Die weltweit verkauften Passagierkilometer stiegen gemäß Berechnungen der IATA im Jahr 2017 um 7,6 Prozent gegenüber Vorjahr. Die Luftverkehrsindustrie ist unverändert eine Wachstumsbranche mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate der verkauften Passagierkilometer von rund 6,6 Prozent zwischen 2013 und 2017.

Regional zeigte sich auch im vergangenen Jahr ein differenziertes Bild. Mit 10,1 Prozent wiesen Fluggesellschaften aus dem asiatisch-pazifischen Raum das stärkste Wachstum an verkauften Passagierkilometern aus, gefolgt von Airlines aus Europa mit 8,2 Prozent und Lateinamerika mit 7,0 Prozent. Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten, die 2016 noch das größte Wachstum aller Regionen vorweisen konnten, verzeichneten 2017 ein Absatzwachstum von 6,4 Prozent.

Afrikanische Fluggesellschaften setzten 6,3 Prozent mehr Passagierkilometer ab. Airlines aus Nordamerika legten um 4,2 Prozent zu. Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften ist entsprechend den Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um insgesamt 3,1 Prozent gestiegen.

### Durchschnittserlöse bleiben rückläufig

Die weltweiten Durchschnittserlöse im Passagierverkehr sind weiterhin rückläufig, wenn auch nicht mehr so stark wie im Jahr 2016. Gemäß Schätzungen der IATA sind sie im Jahr 2017 um 1,5 Prozent gesunken (Vorjahr: 8,8 Prozent).

### Globale Märkte entwickeln sich unterschiedlich

Der europäische Markt für Flugreisen ist nach wie vor stark fragmentiert. Die fünf größten Airline-Gruppen Lufthansa Group, Air France-KLM, International Airlines Group (IAG), Ryanair und easyJet erreichen kumuliert einen Marktanteil von 51 Prozent gemessen am Passagiervolumen. Die Low-Cost-Carrier drängen weiterhin in das hochwertige Geschäftsreisesegment, sowohl mit ihrem Flugangebot an Primär- und Sekundärflughäfen als auch durch die Anpassung ihrer Angebote und deren zielgruppengerechte Distribution. Das Wachstum der Low-Cost-Carrier und der Wettbewerb in diesem Segment finden auch zulasten des Umsteigerverkehrs an den Drehkreuzen statt. Die Network Airlines der Lufthansa Group werden dadurch mit ihrem im Branchenvergleich hohen Anteil an umsteigenden Passagieren strukturell belastet.

In Nordamerika zahlen sich die Marktkonsolidierung und die Kapazitätsdisziplin der Marktteilnehmer nach wie vor aus. Auf den Langstreckenverkehren zwischen Europa und Nordamerika haben die drei großen kommerziellen Joint Ventures, darunter das führende kommerzielle Joint Venture A++ unter Beteiligung der Lufthansa Group, einen Marktanteil von rund 73 Prozent. Für die Zukunft wird ein überproportionales Wachstum neuer Wettbewerber erwartet.

Der europäische Markt hatte 2016 deutlich unter den Terroranschlägen in verschiedenen Ländern und infolgedessen vor allem unter ausbleibenden Buchungen aus dem asiatischen und nordamerikanischen Raum gelitten. Im Jahr 2017 erholte sich die Nachfrage, und die Umsätze insbesondere der europäischen Netzwerk-Fluggesellschaften entwickelten sich im Jahresvergleich deutlich positiv.

Obwohl in einigen Märkten auch weiterhin Überkapazitäten die Geschäftsentwicklung belasten, zeichnet sich insbesondere auf den Routen zwischen Europa und Asien eine moderatere Entwicklung des Wettbewerbs für die Zukunft ab. Die staatlichen Fluggesellschaften aus der Golf- und Bosphorusregion haben ihr aggressives Wachstum zuletzt verlangsamt. In Europa sind positive Auswirkungen einer beginnenden Konsolidierung vor allem in den Heimatmärkten der Lufthansa Group zu spüren.

### TO20 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT 2017

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	8,2	11,8
Nordamerika	4,2	7,9
Mittel- und Südamerika	7,0	5,7
Asien/Pazifik	10,1	7,8
Mittlerer Osten	6,4	8,1
Afrika	6,3	24,8
<b>Industrie</b>	<b>7,6</b>	<b>9,0</b>

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2017).

### Luftfracht wächst schneller als Passagierverkehr

Das weltweit transportierte Luftfrachtaufkommen ist im Jahr 2017 um 9,0 Prozent gestiegen. Damit entwickelte sich das Frachtgeschäft besser als das Passagiergeschäft. Regional war die Entwicklung unterschiedlich: Frachtfluggesellschaften aus Afrika erzielten mit 24,8 Prozent das größte Wachstum, gefolgt von Anbietern aus Europa mit 11,8 Prozent. Frachtfluggesellschaften aus dem Mittleren Osten legten um 8,1 Prozent zu, Anbieter aus Nordamerika um 7,9 Prozent und Anbieter aus dem asiatisch-pazifischen Raum um 7,8 Prozent. Frachtfluggesellschaften aus Lateinamerika verzeichneten mit 5,7 Prozent das geringste Wachstum. Die Durchschnittserlöse im weltweiten Luftfrachtverkehr zeigten im Jahr 2017 mit einem Anstieg von 5,0 Prozent erstmals seit 2011 wieder eine positive Entwicklung (Vorjahr: -12,5 Prozent).

Die Wettbewerbssituation im globalen Luftfrachtmarkt bleibt 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. Die Wachstumsgeschwindigkeit der Frachtkapazität im Bereich der Passagierflugzeugflotten, insbesondere der Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und der Golfregion, ist zurückgegangen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Markt deutlich verbessert. Eine Ursache dafür sind Konsolidierungsbewegungen im Bereich der Seefracht, was einen Transfer auf die Nachfrage der Luftfracht zur Folge hatte.

### MRO-Bereich profitiert weiterhin von Wachstum im Luftverkehr

Mit dem Wachstum des globalen Luftverkehrs steigt nach wie vor auch die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO). Das Volumen des MRO-Markts erhöhte sich im Jahr 2017 gegenüber Vorjahr um 7,7 Prozent auf rund 80 Mrd. USD. Dabei war das Wachstum in der Region Asien/Pazifik mit 12,5 Prozent besonders stark. Auch die Region EMEA (Europa/Mittlerer Osten/Afrika) verzeichnete mit 8,8 Prozent ein überdurchschnittliches Wachstum, während der Anstieg in der Region Nord- und Südamerika lediglich 1,8 Prozent betrug. Zunehmende Kapazitäten im MRO-Markt, unter



anderem durch Wachstumsbestrebungen der Original Equipment Manufacturers (OEM), führen zu einem anhaltend hohen Preisdruck im MRO-Geschäft.

Wesentliche Wettbewerber von Lufthansa Technik sind Flugzeug-, Triebwerks- und Gerätehersteller, Erstausrüster (OEM) und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften sowie unabhängige Anbieter. Insbesondere die OEM wollen ihren Anteil am Instandhaltungsgeschäft wegen hoher Entwicklungskosten und einer geringen Erlösbeteiligung aus Flugzeugverkäufen ausweiten. Sie sind bestrebt, unabhängigen MRO-Betrieben hohe Hürden für den Zugang zu geistigem Eigentum zu setzen, und vermarkten für die Wartung notwendige Lizenzen sehr restriktiv.

### **Airline-Catering-Markt wächst schwächer als Passagierverkehr**

Das Geschäftsjahr 2017 stand für die Airline-Catering-Branche im Zeichen weiterer Konsolidierung auf Seiten der Catering-Gesellschaften wie der Akquisition der Gate Group durch HNA und der Akquisition von Anteilen an Servair durch die Gate Group. In Europa fand der Anstieg der Passagierzahlen vor allem bei Low-Cost-Carriern mit einem reduzierten Serviceangebot statt. Zudem setzen zunehmend auch europäische Netzwerk-Airlines auf Bordverkaufsprogramme, um Zusatzerlöse zu erzielen. Daher hatte das positive Passagierwachstum hier nur bedingten Einfluss auf die Umsatzentwicklung der Bordserviceanbieter. In Nordamerika und Asien wächst hingegen die Nachfrage nach hochwertigem Bordservice.

## Geschäftsverlauf

Lufthansa Group erreicht 2017 ein sehr gutes Ergebnis. | Wesentliche Treiber sind Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Lufthansa Cargo. | Stückelerlöse steigen, Stückkosten sinken. | Branchenkonsolidierung wird durch Übernahme wesentlicher Teile der Air Berlin-Gruppe vorangetrieben. | Erfolg im Geschäftsjahr untermauert das robuste Geschäftsmodell mit breiter Aufstellung.

## ÜBERBLICK ÜBER DEN GESCHÄFTSVERLAUF

### **Lufthansa Group erzielt 2017 sehr gutes Ergebnis**

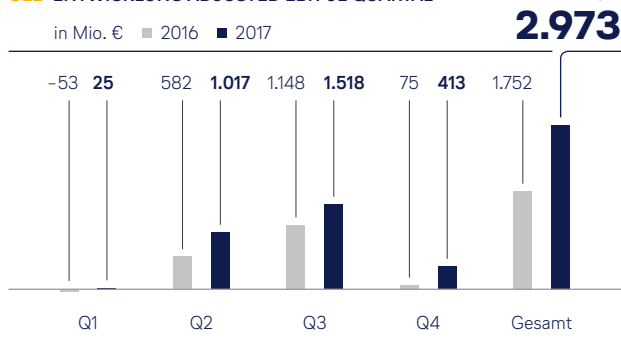
Die Lufthansa Group hat sich im Geschäftsjahr 2017 sehr positiv entwickelt. Sowohl die Passagierzahlen und die Auslastung der Flüge als auch Umsatz und Ergebnis wurden erheblich gesteigert. Wesentliche Treiber für den Ergebnisanstieg waren die Network Airlines und Point-to-Point Airlines sowie Lufthansa Cargo, die alle von einer starken Nachfrageentwicklung profitierten. Die Marge wurde im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert. Die reduzierten Stückkosten tragen dazu bei, das höhere Ergebnisniveau auch über den Zyklus der Airline-Industrie aufrechtzuerhalten.

Auch strategisch konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr entscheidende Weichen gestellt und wesentliche Fortschritte erzielt werden. Dazu zählen insbesondere die Übernahme von wesentlichen Teilen der Air Berlin-Gruppe, mit der die Konsolidierung in der Branche weiter vorangetrieben wurde, und der Abschluss der offenen Tarifverträge mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit. Lufthansa German Airlines

wurde im Geschäftsjahr als erste europäische Fluggesellschaft mit dem Five-Star-Rating von Skytrax ausgezeichnet. Die Lufthansa Group hat erneut unter Beweis gestellt, dass sie mit ihrer breiten Aufstellung über ein sehr robustes Geschäftsmodell verfügt.

### **Saisonaler Geschäftsverlauf variiert erneut deutlich**

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2017 stieg das Adjusted EBIT im Vergleich zum Vorjahr und die Lufthansa Group erreichte wieder ein positives Adjusted EBIT in diesem Zeitraum. Dabei zeigten vor allem die Geschäftsfelder Logistik und Technik eine positive Ergebnisentwicklung. Die Network Airlines und die Point-to-Point Airlines wiesen aufgrund steigender Treibstoffkosten und eines positiven Einmaleffekts bei Austrian Airlines im Vorjahr eine insgesamt rückläufige Ergebnisentwicklung auf. Innerhalb der Network Airlines konnte lediglich SWISS ihr Ergebnis steigern. Die währungsbereinigten Stückelerlöse der Passagier-Airlines sanken, während die um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigten Stückkosten stiegen. Der Free Cashflow entwickelte sich im Jahresvergleich positiv. Die Eigenkapitalquote sank im Vergleich zum Jahresende 2016 vor allem aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme.

**G12 ENTWICKLUNG ADJUSTED EBIT JE QUARTAL**

Im zweiten Quartal stieg das Adjusted EBIT erneut gegenüber Vorjahr an. Mit Ausnahme der Geschäftsfelder Technik und Catering verzeichneten alle Geschäftsfelder eine positive Ergebnisentwicklung. Alle Network Airlines konnten ihr Ergebnis verbessern. Die währungsbereinigten Stückerlöse der Passagier-Airlines sind im zweiten Quartal gestiegen, während die um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigten Stückkosten gesunken sind. Der Free Cashflow lag im zweiten Quartal erneut über Vorjahr. Die Eigenkapitalquote stieg im Verlauf des Quartals an.

Im dritten Quartal legte das Adjusted EBIT erneut gegenüber Vorjahr zu. Dabei stiegen die Ergebnisse der Geschäftsfelder Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Logistik an. Erneut konnten alle Network Airlines zu dem Ergebnisanstieg beitragen. Die währungsbereinigten Stückerlöse und die um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigten Stückkosten der Passagier-Airlines sind im dritten Quartal gestiegen. Der Free Cashflow lag auch im dritten Quartal über Vorjahr. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich weiter.

Im vierten Quartal nahm das Adjusted EBIT im Vergleich zum Vorjahr noch einmal deutlich zu. Mit Ausnahme des Geschäftsfelds Catering konnten alle Geschäftsfelder zu dieser positiven Ergebnisentwicklung beitragen. Alle Network Airlines konnten ihre jeweiligen Ergebnisse verbessern. Die währungsbereinigten Stückerlöse der Passagier-Airlines sind im vierten Quartal stärker gestiegen als die um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigten Stückkosten. Der Free Cashflow lag aufgrund der hohen zusätzlichen Investitionen in den Erwerb von Flugzeugen der ehemaligen Air Berlin-Gruppe erstmals unter Vorjahr. Die Eigenkapitalquote stieg im Verlauf des Quartals weiter an.

**WESENTLICHE EREIGNISSE****Neue Vorstandsmitglieder bestellt**

Zum 1. Januar 2017 wurde Ulrik Svensson zum Mitglied des Vorstands mit Zuständigkeit für das Finanzressort bestellt. Er folgte auf Simone Menne, die zum 31. August 2016 auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen ausgeschieden war.

Zum 1. Mai 2017 hat Thorsten Dirks das Vorstandsressort Eurowings und Aviation Services übernommen. Er folgte auf Karl Ulrich Garnadt, der mit Ablauf seines Vertrags zum 30. April 2017 aus Altersgründen nicht mehr für eine Verlängerung seiner Vorstandsbestellung zur Verfügung stand.

Ulrik Svensson und Thorsten Dirks wurden zunächst für drei Jahre zum Vorstand bestellt.

**Verbleibende Anteile von Brussels Airlines übernommen**

Zum 9. Januar 2017 hat die Lufthansa Group die verbleibenden 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV übernommen und ist damit alleinige Gesellschafterin von Brussels Airlines. Der Erwerb basiert auf einer Kauf- und Optionsvereinbarung, die im Jahr 2008 geschlossen wurde. Der Ausübungspreis für die verbleibenden Anteile belief sich auf 2,6 Mio. EUR. Brussels Airlines wurde dem Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines zugeordnet und soll zunehmend in die Eurowings Group integriert werden.

**Zusammenarbeit mit Cathay Pacific Airways vereinbart**

Am 27. März 2017 haben die Lufthansa Group und Cathay Pacific Airways eine Codeshare- und Vielflieger-Kooperation geschlossen. Die Fracht-Airlines beider Gesellschaften vermarkten bereits seit Februar 2017 erfolgreich gemeinsame Kapazitäten.

**Lufthansa Group und Fraport unterzeichnen Vereinbarung zur Kostenentlastung und für mehr Wachstum**

Am 5. Juli 2017 haben die Lufthansa Group und die Fraport AG eine erste vergleichsweise Einigung über kurzfristige Kostenentlastungen unterzeichnet. Beide Partner schaffen damit die Voraussetzung für weiteres Wachstum der Lufthansa Group am Standort Frankfurt. ➔ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.**

**Investment Grade Rating von Moody's**

Am 24. August 2017 hat die Deutsche Lufthansa AG nach acht Jahren wieder ein Investment Grade Rating mit stabilem Ausblick von der Ratingagentur Moody's erhalten. Die Deutsche Lufthansa AG wurde im Langfrist-Rating von Ba1 auf Baa3 mit stabilem Ausblick hochgestuft und in der Kurzfristbewertung von Not Prime auf Prime-3. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr auch der Ausblick der beiden weiteren Investment Grade Ratings der Ratingagenturen Standard & Poor's und Scope Ratings angehoben. ➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 16 ff.**

### **Wechsel im Aufsichtsrat vollzogen**

Mit Wirkung zum 24. September 2017 hat der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Wolfgang Mayrhuber, sein Mandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat wählte daraufhin Dr. Karl-Ludwig Kley zu seinem neuen Vorsitzenden. Dr. Karl-Ludwig Kley ist promovierter Jurist und seit 2013 Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG. Von 1998 bis 2006 war er Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG, bevor er von 2006 bis 2016 zunächst als Mitglied der Geschäftsleitung und ab 2007 als deren Vorsitzender die Führung der Merck KGaA übernahm. Für das damit vakante Mandat im Aufsichtsrat wurde Ambassador Miriam E. Sapiro, Managing Director bei Sard Verbinen & Co., USA, mit Wirkung zum 24. Oktober 2017 gerichtlich bestellt.

Darüber hinaus hat der bisherige Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Werner Brandt, sein Mandat im Aufsichtsrat mit Wirkung zum 31. Dezember 2017 aus persönlichen Gründen niedergelegt. Für das vakant werdende Mandat wurde Carsten Knobel mit Wirkung zum 9. Januar 2018 in den Aufsichtsrat bestellt. Carsten Knobel ist Betriebswirt und Chemiker und seit 2012 Vorstandsmitglied und CFO der Henkel AG & Co. KGaA. Als Vorsitzender des Prüfungsausschusses folgt Stephan Sturm nach.

### **Lufthansa German Airlines als erste europäische Five Star Airline ausgezeichnet**

Am 4. Dezember 2017 hat Lufthansa German Airlines als erste Fluggesellschaft außerhalb Asiens das Five-Star-Rating für Premium-Service und Spitzenkomfort der auf Luftfahrt spezialisierten britischen Unternehmensberatung Skytrax erhalten. Lufthansa German Airlines ist damit eine von nur zehn Fluggesellschaften weltweit, die die begehrte Auszeichnung verliehen bekommen haben. Bereits im Juni 2017 wurde Lufthansa German Airlines durch Skytrax als „Best Airline in Europe“ ausgezeichnet. Dafür waren 18 Mio. Passagiere aus über 160 Ländern befragt worden. Insgesamt erhielten die Airlines der Lufthansa Group vier „Skytrax World Airline Awards“. Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines sind gemäß dem Ranking qualitativ die drei besten Airlines in Westeuropa. Darüber hinaus wurde bei den World Airport Awards im März 2017 das von der Lufthansa Group und dem Flughafen München gemeinsam betriebene Terminal 2 zum besten Terminal der Welt gewählt. ➤ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.**

### **Lufthansa Group und Vereinigung Cockpit schließen langfristige Tarifvereinbarung**

Am 21. Dezember 2017 haben die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit Verträge zu allen offenen Tarifthemen für Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo und Germanwings unterzeichnet. Diese entsprechen inhaltlich der im März 2017 erzielten Grundsatzvereinbarung. Unter anderem wurden neue Vergütungs- und Manteltarifverträge sowie Verträge zur Alters- und Übergangsvorsorge mit einer Laufzeit bis mindestens Juni 2022 geschlossen. Damit haben die Sozialpartner einen langfristigen Tariffrieden erreicht. ➤ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.**

### **Lufthansa Group übernimmt Teile von Air Berlin**

Am 13. Oktober 2017 haben die Lufthansa Group und die Air Berlin-Gruppe einen Vertrag über den Erwerb der NIKI Luftfahrt GmbH (NIKI) und der Luftfahrtgesellschaft Walter mbH (LGW) durch die Lufthansa Group unterzeichnet. Die beiden Unternehmen sollten als weitere Flugbetriebe innerhalb der Eurowings Group fortgeführt werden. Im Rahmen der Prüfung der Transaktion durch die EU-Kommission zeichnete sich Mitte Dezember 2017 ab, dass eine Übernahme und Integration von NIKI in die Eurowings Group zu diesem Zeitpunkt nicht genehmigungsfähig war. Auf Basis dieser Einschätzung wurde die Übernahme von NIKI durch die Eurowings Group nicht weiterverfolgt. Die Übernahme der LGW wurde am 21. Dezember 2017 durch die EU-Kommission genehmigt und die Transaktion wurde im Januar 2018 vollzogen.

Die ursprüngliche Vereinbarung erfolgte, nachdem beide Unternehmen bereits im Januar 2017 eine Vereinbarung über den Wet-Lease von 38 Flugzeugen geschlossen hatten. Die Flugzeuge waren in die Flotten von Eurowings und Austrian Airlines integriert worden. Im Rahmen dieser Transaktion hatte die Lufthansa Group 15 Airbus A320 von den Leasinggebern der Air Berlin-Gruppe erworben und wiederum selbst zu Marktpreisen an die Air Berlin-Gruppe zur Bereederung verleast, um so die Kosten für den Wet-Lease zu senken.

➤ **Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines, S. 50 ff.**

## **EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

### **Lufthansa Group übernimmt Luftfahrtgesellschaft Walter**

Mit Wirkung zum 8. 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 Vertrag. Der vorläufige Kaufpreis beläuft sich dabei auf 22 Mio. EUR.

➤ **Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines, S. 50 ff.**

### **Lufthansa Group und ver.di schließen langfristigen Tariffrieden**

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 LSG Group in Deutschland langfristige Tarifverträge geschlossen. Der Vergütungstarifvertrag sieht eine Erhöhung der Vergütung von insgesamt 4,9 bis zu 6,1 Prozent vor. Die Erhöhung erfolgt abhängig von der geschäftsfeldspezifischen Adjusted EBIT-Marge, wobei eine Steigerung von mindestens 4,9 Prozent – unabhängig von der erreichten Marge – garantiert wird. Damit trägt der Tarifabschluss der wirtschaftlichen Entwicklung der Konzerngesellschaften Rechnung. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten, vom 1. Januar 2018 bis zum 30. September 2020.

## Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzerlöse steigen um 12,4 Prozent auf 35,6 Mrd. EUR. | Adjusted EBIT wächst um 69,7 Prozent auf 2.973 Mio. EUR. | Konzernergebnis verbessert sich auf 2.364 Mio. EUR. | Bruttoinvestitionen belaufen sich auf 3.005 Mio. EUR. | Free Cashflow steigt um 98,0 Prozent auf 2.253 Mio. EUR. | Eigenkapitalquote steigt auf 26,5 Prozent. | Währungsbereinigte Stückerlöse der Passagier-Airlines steigen um 1,9 Prozent. | Währungsbereinigte Stückkosten vor Treibstoff der Passagier-Airlines sinken um 0,4 Prozent.

### ERTRAGSLAGE

#### Umsatz und Erträge

##### T021 UMSATZ UND ERTRÄGE

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	28.399	24.661	15,2
Andere Betriebserlöse	7.180	6.999	2,6
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>35.579</b>	<b>31.660</b>	<b>12,4</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	106	95	11,6
Sonstige betriebliche Erträge	2.276	2.184	4,2
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>37.961</b>	<b>33.939</b>	<b>11,9</b>

Die betrieblichen Erträge des Geschäftsjahres 2017 lagen mit 38,0 Mrd. EUR um 11,9 Prozent über dem Vorjahreswert. 3,9 Prozentpunkte des Anstiegs entfielen auf die erstmalige Einbeziehung von Brussels Airlines.

#### Verkehrserlöse steigen um 15,2 Prozent

Die Verkehrserlöse erhöhten sich um insgesamt 15,2 Prozent auf 28,4 Mrd. EUR. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Absatzvolumen inklusive der Einbeziehung von Brussels Airlines (+13,9 Prozent). Daneben trug auch die Entwicklung der Durchschnittspreise trotz negativer Währungseinflüsse leicht zu einem Erlösanstieg bei. Das Geschäftsfeld Network Airlines stellt weiterhin das erlösstärkste Segment mit 21,5 Mrd. EUR (+6,6 Prozent) dar. Der Geschäftsbereich Point-to-Point konnte aber durch internes und externes Wachstum seine Bedeutung ausbauen. Dort erhöhten sich die Verkehrserlöse um 1,9 Mrd. EUR auf 3,9 Mrd. EUR. Deutlich wird dieser Wachstumstrend an der Zahl der Fluggäste im gesamten Passagiergeschäft: Diese stieg um 18,6 Prozent auf 130,0 Mio., wobei sich die Kapazitätsauslastung (Sitzladefaktor) um 1,8 Prozentpunkte verbesserte. Auch im Geschäftsfeld Logistik erhöhten sich die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich um 19,5 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. In einem verbesserten Marktumfeld erhöhten

sich die Durchschnittspreise inklusive der negativen Einflüsse aus Währungseffekten um 13,5 Prozent und auch die beförderte Frachtmenge stieg um 6,0 Prozent. Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Logistik finden sich in den Kapiteln **➤ Geschäftsfelder, S. 42 ff.**

#### Andere Betriebserlöse um 2,6 Prozent gesteigert

Die anderen Betriebserlöse stiegen um insgesamt 2,6 Prozent auf 7,2 Mrd. EUR. Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete davon 3,6 Mrd. EUR (+1,5 Prozent), Catering 2,6 Mrd. EUR (+0,2 Prozent) und die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen 269 Mio. EUR (-0,7 Prozent). Die fliegenden Gesellschaften trugen mit insgesamt 787 Mio. EUR (+19,1 Prozent) zu den anderen Betriebserlösen bei, insbesondere durch Erträge aus Kundenbindungsprogrammen, Abfertigungsleistungen und Bordverkauf.

#### Umsatzerlöse steigen um 12,4 Prozent

Die Umsatzerlöse stiegen um 12,4 Prozent auf 35,6 Mrd. EUR, dabei resultierten 4,0 Prozentpunkte aus der erstmaligen Konsolidierung von Brussels Airlines. Der Anteil des Geschäftsfelds Network Airlines am Gesamtumsatz nahm auf 63,6 Prozent ab (Vorjahr: 67,0 Prozent). Das Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines trug 11,4 Prozent (Vorjahr: 6,5 Prozent) zum Gesamtumsatz bei, alle anderen Geschäftsfelder zusammen 25,0 Prozent (Vorjahr: 26,5 Prozent). Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich in der **➤ Segmentberichterstattung, S. 155 ff.**

#### Sonstige betriebliche Erträge legen um 4,2 Prozent zu

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 92 Mio. EUR auf 2,3 Mrd. EUR. Ausschlaggebend hierfür waren Zuschreibungen in Höhe von 83 Mio. EUR im Wesentlichen von zum Verkauf vorgesehenen Flugzeugen, die in die Flotte reaktiviert wurden (+73 Mio. EUR). Es handelte sich dabei um sieben Airbus A340-600, eine Boeing MD-11F und zwei Bombardier CRJ900. Darüber hinaus wirkten geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (-104 Mio. EUR), höhere Lease-Erträge aus den Kooperationen mit SunExpress und Air Berlin (+31 Mio. EUR) sowie ein Anstieg der sonstigen

betrieblichen Erträge (+107 Mio. EUR), unter anderem im Zusammenhang mit Kompensationszahlungen von Servicepartnern. ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 6, S. 120.**

### Währungsbereinigte Stückerlöse der Passagier-Airlines steigen

Alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten ihre währungsbereinigten Stückerlöse im abgelaufenen Geschäftsjahr steigern. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung waren kontinuierliche Investitionen in das Produkt, eine deutliche Steigerung der Nachfrage gegenüber Vorjahr und, insbesondere zum Ende des Geschäftsjahres, die zunehmende Konsolidierung in den für die Lufthansa Group relevanten Märkten. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkehrsgebiete Europa und Asien. Insgesamt stiegen die währungsbereinigten Stückerlöse um 1,9 Prozent.

## Aufwendungen

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 9,6 Prozent auf 34,8 Mrd. EUR, davon 4,1 Prozentpunkte aus der erstmaligen Konsolidierung von Brussels Airlines.

### Materialaufwand steigt um 11,1 Prozent

Der Materialaufwand nahm um 11,1 Prozent auf 19,0 Mrd. EUR zu. Innerhalb des Materialaufwands erhöhten sich die Treibstoffkosten um 7,1 Prozent auf 5,2 Mrd. EUR, davon 5,8 Prozentpunkte aufgrund des Konsolidierungseffekts von Brussels Airlines. Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2017 bei 578,42 USD je Tonne. Bei (nach Sicherung) nahezu konstanten Treibstoffpreisen (-0,1 Prozent) stand den gestiegenen Mengen (+9,8 Prozent) die kostensenkende Entwicklung des US-Dollars (-2,6 Prozent) gegenüber. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von -67 Mio. EUR (Vorjahr: -905 Mio. EUR). Der Aufwand für die anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhte sich um 6,4 Prozent auf 3,6 Mrd. EUR.

Die Gebühren stiegen insgesamt um 10,8 Prozent (davon 4,7 Prozentpunkte konsolidierungsbedingt) auf 6,4 Mrd. EUR. Im Einzelnen führten insbesondere die Anstiege der Abfertigungsgebühren um 11,3 Prozent, der passagierabhängigen Fluggastgebühren um 14,0 Prozent sowie der flugabhängigen Flugsicherungsgebühren um 8,5 Prozent zur Erhöhung der Gebührenaufwendungen. Der Aufwand aus der Luftverkehrssteuer erhöhte sich um 14,0 Prozent auf 432 Mio. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund der im Zusammenhang mit den Leistungen von SunExpress und Air Berlin im Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines um 89,8 Prozent erhöhten Charteraufwendungen um insgesamt 22,9 Prozent auf 3,9 Mrd. EUR.

### Personalaufwand steigt um 11,1 Prozent

Der Personalaufwand erhöhte sich um 11,1 Prozent auf 8,2 Mrd. EUR. Ausgehend von einer um 4,5 Prozent gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterzahl (im Wesentlichen im Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines) ist diese Entwicklung vor allem auf höhere Aufwendungen für erfolgsabhängige Gehaltsbestandteile (+3,9 Prozentpunkte) sowie im Vergleich zum Vorjahr geringere Aufwandsentlastungen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand zurückzuführen. Aus der Neuregelung der Alters- und Übergangsvorsorge des Cockpit-Personals des deutschen Konzerntarifvertrags ergab sich im Geschäftsjahr eine Einmalentlastung in Höhe von 582 Mio. EUR. Im Rahmen der endgültigen Vereinbarung zur Umstellung der Versorgungssysteme beim Kabinenpersonal von Lufthansa German Airlines fielen durch nachträgliche Anpassungen Aufwendungen in Höhe von 32 Mio. EUR an. Im Vorjahr hatte die Umstellung zu einem aufwandsmindernden Sondereffekt in Höhe von 652 Mio. EUR geführt. Für die bestehenden Altsysteme der Versorgung trat ein aufwandsrückhörender Effekt bei den Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen auf, bedingt durch den Rückgang des zum Geschäftsjahresbeginn geltenden Diskontierungszinssatzes von 2,8 Prozent auf 2,1 Prozent. Dieser wurde durch den Effekt aus der Neustrukturierung der Pensionspläne in Deutschland weitgehend kompensiert.

## T022 AUFWENDUNGEN

	2017	2016	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	19.013	17.109	11,1	54,6
davon Treibstoff	5.232	4.885	7,1	15,0
davon Gebühren	6.357	5.736	10,8	18,3
davon Operating Lease	88	58	51,7	0,3
Personalaufwand	8.172	7.354	11,1	23,5
Abschreibungen	2.052	1.769	16,0	5,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	5.571	5.517	1,0	16,0
davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	1.114	1.078	3,3	3,2
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	884	888	-0,5	2,5
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>34.808</b>	<b>31.749</b>	<b>9,6</b>	<b>100,0</b>

**Abschreibungen steigen um 16,0 Prozent**

Die Abschreibungen stiegen um 16,0 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR, wovon 4,9 Prozentpunkte auf die Einbeziehung von Brussels Airlines entfielen. Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich um 9,2 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2017 außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 333 Mio. EUR (Vorjahr: 183 Mio. EUR) vorzunehmen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge in Höhe von 204 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen sieben Airbus A340-600, die stillgelegt wurden und verschrottet werden sollen. Weitere 21 Mio. EUR entfielen auf nicht mehr fortgeführte IT-Projekte im Bereich Logistik, Technik und auf das Kreditkartengeschäft. Aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung in einzelnen Geschäftseinheiten des Geschäftsfelds Catering (Küchenbetriebe in Südafrika, Finnland und am Flughafen Frankfurt) waren darüber hinaus Abschreibungen im Umfang von insgesamt 26 Mio. EUR vorzunehmen. Aufgrund der Insolvenz und des gescheiterten Erwerbs von NIKI mussten ein gewährtes Betriebsmitteldarlehen an die Gesellschaft in Höhe von 50 Mio. EUR und eine Anzahlung auf den Kaufpreis für NIKI an Air Berlin in Höhe von 20 Mio. EUR vollständig wertberichtigt werden.

**Sonstige betriebliche Aufwendungen liegen nahezu auf Vorjahresniveau**

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 1,0 Prozent auf 5,6 Mrd. EUR. Die erstmalige Einbeziehung von Brussels Airlines ergab insgesamt einen Effekt von +3,9 Prozentpunkten, der jedoch durch geringere Aufwendungen bei den anderen Konzerngesellschaften fast vollständig kompensiert wurde. Die Kosten für IT-Vertriebssysteme (+56 Mio. EUR) und Beratungs- und Prüfungsaufwendungen (+43 Mio. EUR) erhöhten sich. Demgegenüber schlugen sich geringere Kursverluste (-152 Mio. EUR) aufwandsmindernd nieder. Unter Einbeziehung von Währungseinflüssen in die primären Erlös- und Kostenpositionen hatten Währungseffekte insgesamt nahezu keinen Einfluss auf das EBIT.

**Währungsereinigte Stückkosten ohne Treibstoff der Passagier-Airlines sinken**

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben ihre währungsereinigten Stückkosten ohne Treibstoff im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgreich gesenkt, obwohl deutliche Auslastungsverbesserungen zu steigenden passagierabhängigen Kosten geführt hatten. Auch höhere Aufwendungen für erfolgsabhängige Vergütungen aufgrund des deutlichen Ergebnisanstiegs und wesentliche Ausgaben in Verbindung mit der Übernahme von Teilen der Air Berlin-Gruppe konnten kompensiert werden. Die deutlichsten Stückkostensenkungen erreichten die Eurowings Group und SWISS. Insgesamt sanken die währungsereinigten Stückkosten ohne Treibstoff um 0,4 Prozent.

**Ergebnisentwicklung****EBIT steigt um 45,5 Prozent auf 3.310 Mio. EUR**

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit verbesserte sich gegenüber Vorjahr um 963 Mio. EUR auf 3,2 Mrd. EUR. Unter Hinzurechnung des Beteiligungsergebnisses von 157 Mio. EUR ergab sich ein EBIT von 3.310 Mio. EUR.

**Adjusted EBIT legt um 69,7 Prozent auf 2.973 Mio. EUR zu**

Für die Ermittlung des Adjusted EBIT wurde das EBIT um Buchgewinne und -verluste aus Anlageabgängen, außerplanmäßige Abschreibungen und Zuschreibungen sowie Bewertungseffekte auf Pensionsverpflichtungen in Höhe von insgesamt -337 Mio. EUR (Vorjahr: -523 Mio. EUR) bereinigt. Somit ergab sich ein Adjusted EBIT in Höhe von 2.973 Mio. EUR (Vorjahr: 1.752 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 8,4 Prozent (Vorjahr: 5,5 Prozent).

**➤ T023 Überleitung Ergebnisse, S. 35**

Das Geschäftsfeld Network Airlines erhöhte sein Adjusted EBIT um 708 Mio. EUR beziehungsweise 45,5 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Diese Entwicklung wurde vornehmlich aus steigenden Stückerlösen bei gleichzeitig sinkenden Stückkosten getrieben. Das Passagiergeschäft der Point-to-Point Airlines verbesserte sein Adjusted EBIT um 198 Mio. EUR auf 94 Mio. EUR, im Wesentlichen bedingt durch ein überproportionales Mengenwachstum. Die erstmalig einbezogene Brussels Airlines erzielte dabei ein Ergebnis von 15 Mio. EUR (Vorjahr: At-Equity-Ergebnisbeitrag von 3 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Logistik stieg vorwiegend aufgrund der positiven Absatz- und Durchschnittspreisentwicklung um 292 Mio. EUR auf 242 Mio. EUR. Das Geschäftsfeld Technik verzeichnete ein nahezu unverändertes Adjusted EBIT (+4 Mio. EUR) von 415 Mio. EUR. Das Geschäftsfeld Catering erwirtschaftete unter anderem aufgrund von deutlich höheren Reorganisationskosten sowie Forderungsabschreibungen ein um 38 Mio. EUR gesunkenes Adjusted EBIT in Höhe von 66 Mio. EUR. Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -130 Mio. EUR (Vorjahr: -182 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

Die Ergebnisse der einzelnen Geschäftsfelder des Konzerns weisen unterschiedliche Verteilungen und Schwankungsbreiten auf. Erneut erwirtschafteten die Aviation Services einen stabil positiven Ergebnisbeitrag. Die im langjährigen Vergleich deutlich volatileren Ergebnisse der Fluggesellschaften waren im Geschäftsjahr aber wiederum ausschlaggebend für das gute Ergebnisniveau.

**Finanzergebnis geht auf 34 Mio. EUR zurück**

Das Finanzergebnis verringerte sich um 24 Mio. EUR auf 34 Mio. EUR. Während das Beteiligungsergebnis insbesondere aufgrund verbesserter Ergebnisse der Joint Ventures um 72 Mio. EUR auf 157 Mio. EUR stieg, stieg das Zinsergebnis nur leicht um 23 Mio. EUR auf -195 Mio. EUR. Hier wurden höhere Zinsaufwendungen aus der Finanzierung durch gesteigerte Zinseinkünfte, im Wesentlichen aus der kurzfristigen Wertpapieranlage, weitgehend kompensiert.

**T023 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE**

in Mio. €	2017		2016	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>35.579</b>	<b>-</b>	<b>31.660</b>	<b>-</b>
Bestandsveränderungen	106	-	95	-
Sonstige betriebliche Erträge	2.276	-	2.184	-
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.	-	-43	-	-64
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	-	-83	-	-10
davon Badwill	-	0*	-	-2
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>37.961</b>	<b>-126</b>	<b>33.939</b>	<b>-76</b>
Materialaufwand	-19.013	-	-17.109	-
Personalaufwand	-8.172	-	-7.354	-
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	-	-551	-	-678
Abschreibungen	-2.052	-	-1.769	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen	-	333	-	183
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.571	-	-5.517	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	-	1	-	22
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	-	6	-	26
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>-34.808</b>	<b>-211</b>	<b>-31.749</b>	<b>-447</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>3.153</b>	<b>-</b>	<b>2.190</b>	<b>-</b>
Beteiligungsergebnis	157	-	85	-
<b>EBIT</b>	<b>3.310</b>		<b>2.275</b>	
Summe Überleitung Adjusted EBIT	-	-337	-	-523
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>-</b>	<b>2.973</b>	<b>-</b>	<b>1.752</b>
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	2.052	-	1.769	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	0*	-	21	-
<b>EBITDA</b>	<b>5.362</b>	<b>-</b>	<b>4.065</b>	<b>-</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Gegenläufig wirkte das deutlich verminderte Ergebnis aus den übrigen Finanzposten (-119 Mio. EUR). Die negative Entwicklung des Handelsergebnisses (-318 Mio. EUR) wurde dabei maßgeblich durch die erfolgswirksame Bewertung bestehender Cross-Currency-Swaps verursacht. Dem standen jedoch Erträge aus der Bewertung von US-Dollar-Finanzschulden in Höhe von 288 Mio. EUR (+348 Mio. EUR) gegenüber. Negativ wirkte sich die Bewertung von Sicherungsinstrumenten (Optionsgeschäfte) aus, deren Veränderung der Zeitwertkomponente nach IAS 39 erfolgswirksam zu erfassen war (-149 Mio. EUR).

**Konzernergebnis steigt auf 2.364 Mio. EUR**

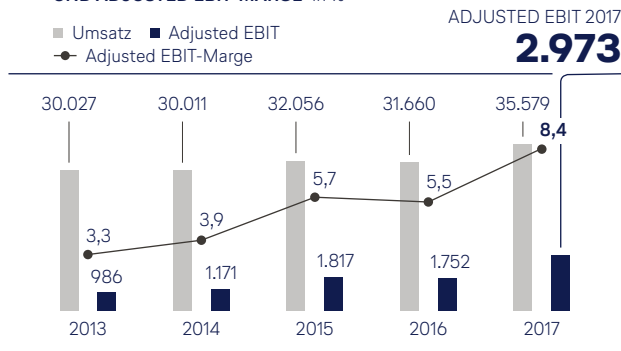
Bei einem EBIT von 3.310 Mio. EUR ergab sich unter Hinzurechnung der Abschreibungen ein EBITDA von 5.362 Mio. EUR (Vorjahr: 4.065 Mio. EUR). Die Summe aus dem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und dem Finanzergebnis führte zu einem positiven Ergebnis vor Ertragsteuern von 3.187 Mio. EUR gegenüber 2.248 Mio. EUR im Vorjahr. Nach Abzug von Ertragsteuern von 789 Mio. EUR (Vorjahr: 445 Mio. EUR) und auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteilen von 34 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 2.364 Mio. EUR (Vorjahr: 1.776 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie beträgt 5,03 EUR (Vorjahr: 3,81 EUR).

➤ **Konzernanhang, Erläuterung 15, S. 124.**

**T024 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP**

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	37.961	33.939	11,9
Betriebliche Aufwendungen	-34.808	-31.749	9,6
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>3.153</b>	<b>2.190</b>	<b>44,0</b>
Finanzergebnis	34	58	-41,4
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>3.187</b>	<b>2.248</b>	<b>41,8</b>
Ertragsteuern	-789	-445	-77,3
<b>Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen</b>	<b>2.398</b>	<b>1.803</b>	<b>33,0</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-34	-27	-25,9
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>2.364</b>	<b>1.776</b>	<b>33,1</b>

**G13 ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE** in Mio. €  
in %**Mehrperiodenergebnis zeigt kontinuierlich wachsende 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 Ergebnisse 2013 und 2014 waren durch zahlreiche einmalige Ergebnisbelastungen geprägt, die teilweise notwendig waren, um die Leistungsfähigkeit für konjunkturell schwächere Zeiten zu stärken. 2015 hat die Lufthansa Group unter anderem von deutlich gesunkenen Treibstoffkosten profitiert. Im Geschäftsjahr 2016 konnte die gestiegene Profitabilität auch in einem sehr anspruchsvollen Umfeld auf dem guten Niveau des Vorjahres gehalten werden, obwohl terroristische Anschläge in Europa und andauernde Tarifkonflikte bei Lufthansa German Airlines zu einer deutlich geringeren Nachfrage geführt hatten. Die Nachfragesituation normalisierte sich im Jahr 2017 und die währungsbereinigten Stückkosten vor Treibstoff wurden gleichzeitig gesenkt. Das höhere Ergebnisniveau ist im Wesentlichen auf bereits getroffene Kostensenkungsmaßnahmen bei den Passagier-Airlines und die beginnende Konsolidierung im Wettbewerb zurückzuführen.

**Dividende****Dividendenpolitik zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab**

Die Aktionäre sollen am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Die langjährige Dividendenpolitik sieht eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10 bis 25 Prozent vom EBIT des Konzerns vor. Voraussetzung ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in dieser Höhe zulässt und sonstige Einflussfaktoren dem nicht entgegenstehen. 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.

**T025 ENTWICKLUNG VON ERGEBNISSEN UND DIVIDENDE**

		2017	2016	2015	2014	2013
EBIT	Mio. €	3.310	2.275	1.676	1.000	936
Konzernergebnis	Mio. €	2.364	1.776	1.698	55	313
Dividende pro Aktie	€	0,8	0,5	0,5	-	0,45
Ausschüttungsquote (vom EBIT)	%	11,4	10,3	13,9	-	22,1

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

Für das Geschäftsjahr 2017 ergab sich ein Jahresüberschuss von 2.455 Mio. EUR. Nach Einstellung in andere Gewinnrücklagen von 1.228 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 1.227 Mio. EUR.

Für das Geschäftsjahr 2017 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 8. Mai 2018 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 377 Mio. EUR oder 11,4 Prozent des EBIT 2017. Der verbleibende Betrag in Höhe von 850 Mio. EUR soll in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt werden.

**FINANZLAGE****Investitionen**

Das Investitionsvolumen lag im Geschäftsjahr 2017 mit 3.005 Mio. EUR um 34,4 Prozent über dem Vorjahreswert.

**Investitionsvolumen liegt deutlich über Vorjahr**

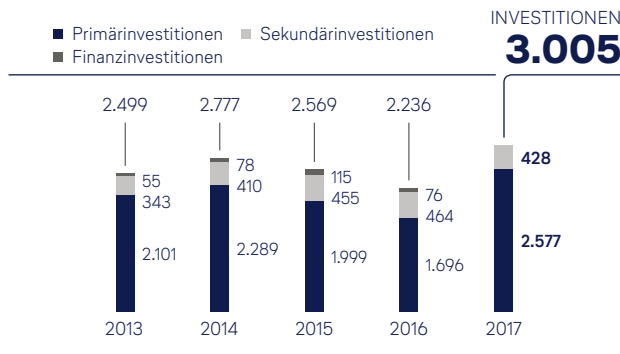
Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugüberholungen und -zubehör erhöhten sich um 51,9 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR. Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, verminderten sich um 7,8 Prozent auf 428 Mio. EUR. Davon entfielen 322 Mio. EUR (Vorjahr: 345 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und IT-Software wurden 106 Mio. EUR (Vorjahr: 119 Mio. EUR) investiert. Finanzinvestitionen von insgesamt 0 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Anteilsverwerben, Darlehensgewährungen und Anlagen in festverzinsliche Festgelder, die im laufenden Geschäftsjahr durch die übernommenen liquiden Mittel insbesondere aus dem Erwerb der restlichen Anteile an Brussels Airlines (-200 Mio. EUR) ausgeglichen wurden.

Das größte Investitionsvolumen in Höhe von 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,5 Mrd. EUR) entfiel auf die Network Airlines. Die Investitionen bei den Point-to-Point Airlines beliefen sich auf 0,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,4 Mrd. EUR). Darin enthalten sind 757 Mio. EUR Investitionen in Flugzeuge, die von den bisherigen Leasinggebern der Air Berlin-Gruppe übernommen wurden. Der größte Teil der Investitionen entfiel auf neues Fluggerät und Anzahlungen für Flugzeuge. ➔ **Flotte, S. 20 f.**



Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik von 39 Mio. EUR (Vorjahr: 29 Mio. EUR) betrafen unter anderem Finanzanlagen und übriges Sachanlagevermögen. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 233 Mio. EUR (Vorjahr: 216 Mio. EUR) unter anderem auf den Kauf von Reservetriebwerken, den Kauf von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Anteilserwerbe und Darlehensgewährungen. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 84 Mio. EUR (Vorjahr: 73 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen die Sicherung der bestehenden Produktionsstätten.

**G14 PRIMÄR-, SEKUNDÄR- UND FINANZINVESTITIONEN** in Mio. €<sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Ohne erworbenes Nettovermögen aus Veränderung des Konsolidierungskreises.

## Cashflow

Der operative Cashflow stieg um 55,1 Prozent auf 5.035 Mio. EUR. Der Free Cashflow erhöhte sich trotz der höheren Investitionen auf 2.253 Mio. EUR (Vorjahr: 1.138 Mio. EUR).

### Operativer Cashflow steigt auf 5.035 Mio. EUR

Der operative Cashflow des Konzerns lag mit 5.035 Mio. EUR um 55,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Aus dem Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt sich dabei im ersten Schritt eine Verbesserung auf 3.187 Mio. EUR. Korrigiert um darin enthaltene Ergebnisbeiträge aus dem Investitions- und Finanzierungsbereich und die wesentlichen nicht zahlungswirksamen Ergebnisbeiträge sowie abzüglich der deutlich gestiegenen Steuerzahlungen ergibt sich ein um 21,8 Prozent verbesserter zahlungswirksamer operativer Ergebnisbeitrag von 4.091 Mio. EUR. Aus zahlungswirksamen bilanziellen Veränderungen des Trade Working Capitals sowie der übrigen Aktiva/Passiva belief sich der Zufluss im Berichtsjahr auf 944 Mio. EUR (im Vorjahresvergleich: +770 Mio. EUR), was unter anderem auf die Zuflüsse aus noch nicht abgeflogenen Flugdokumenten (+423 Mio. EUR) zurückzuführen war. Insgesamt ergab sich dadurch eine Verbesserung des operativen Cashflows von 1.789 Mio. EUR.

### Free Cashflow wächst auf 2.253 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group betragen 3.005 Mio. EUR und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Zusätzlich wurden noch Zahlungen für reparaturfähige Flugzeugsatzteile in Höhe von 210 Mio. EUR getätigt. Durch die Veräußerung von Vermögenswerten wurden Einnahmen von 149 Mio. EUR (Vorjahr: 120 Mio. EUR) erzielt.

Davon entfielen 63 Mio. EUR auf den Verkauf von Flugzeugen und 43 Mio. EUR auf erhaltene Tilgungen von Ausleihungen. Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich leicht um 4,4 Prozent auf 284 Mio. EUR. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betragen somit insgesamt 2,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,1 Mrd. EUR).

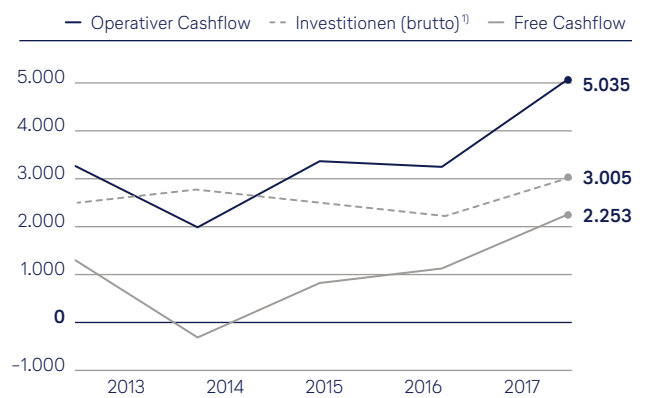
Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2017 ein positiver Free Cashflow von 2.253 Mio. EUR (Vorjahr: 1.138 Mio. EUR).

### Finanzierungstätigkeit führt zu einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln

Durch den Erwerb von Wertpapieren in Höhe von 2,7 Mrd. EUR und Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (905 Mio. EUR) ergaben sich Nettoabflüsse von 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 721 Mio. EUR).

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte insgesamt ein Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 381 Mio. EUR (Vorjahr: 272 Mio. EUR). Einer Neuaufnahme von Finanzschulden (1,1 Mrd. EUR), unter anderem aus einer Emission von Schuldscheindarlehen (Volumen von insgesamt 0,7 Mrd. EUR) und mehreren Flugzeugfinanzierungen, standen regelmäßige Tilgungen mit insgesamt 1,0 Mrd. EUR als Mittelabflüsse gegenüber. Weitere Mittelabflüsse ergaben sich insbesondere aus Zinsausgaben (289 Mio. EUR) sowie Gewinnausschüttungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter (232 Mio. EUR).

**G15 CASHFLOW UND INVESTITIONEN** in Mio. €



<sup>1)</sup> Ausweis der Investitionen ohne anteilige Jahresergebnisse aus der Equity-Bewertung.

**T026 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP**

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.187	2.248	41,8
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.009	1.820	10,4
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-37	-38	-2,6
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	38	133	-71,4
Gezahlte Ertragsteuern	-385	-54	613,0
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-721	-1.037	-30,5
Veränderung des Trade Working Capitals	259	-140	
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	685	314	118,2
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>5.035</b>	<b>3.246</b>	<b>55,1</b>
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	-3.215	-2.500	28,6
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	149	120	24,2
Zinseinnahmen und Dividenden	284	272	4,4
<b>Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel</b>	<b>-2.782</b>	<b>-2.108</b>	<b>32,0</b>
<b>Free Cashflow</b>	<b>2.253</b>	<b>1.138</b>	<b>98,0</b>
<b>Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds</b>	<b>-1.755</b>	<b>-721</b>	<b>143,4</b>
Kapitalerhöhung	-	-	
Transaktionen durch Minderheiten	1	1	0,0
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	139	202	-31,2
Dividenden	-232	-233	-0,4
Zinsausgaben	-289	-242	19,4
<b>Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel</b>	<b>-381</b>	<b>-272</b>	<b>40,1</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-37	-3	1.133,3
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>	<b>1.138</b>	<b>996</b>	<b>14,3</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.</b>	<b>1.218</b>	<b>1.138</b>	<b>7,0</b>

**Liquidität liegt nahezu unverändert bei 3,8 Mrd. EUR**

Die Zahlungsmittel stiegen zum Jahresende um 80 Mio. EUR auf 1,2 Mrd. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 37 Mio. EUR. Insgesamt betragen die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zuzüglich kurzfristiger Wertpapiere 3,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,8 Mrd. EUR). Die Erhöhung der Nettozuflüsse des laufenden Geschäftsjahres wurde unter anderem für eine Zuführung von 1,7 Mrd. EUR in das beitragsorientierte Pensionssystem für die Flugbegleiter von Lufthansa German Airlines verwendet. Dies führte zu einer entsprechenden Reduzierung der Pensionsverbindlichkeiten.

**VERMÖGENSLAGE**

Die Konzernbilanzsumme zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich um 1,6 Mrd. EUR auf 36,3 Mrd. EUR. Dabei stiegen die lang- und kurzfristigen Vermögenswerte jeweils um 0,8 Mrd. EUR. Das Eigenkapital erhöhte sich um 2,4 Mrd. EUR auf 9,6 Mrd. EUR.

**Aktiva****Langfristiges Vermögen steigt um 0,8 Mrd. EUR**

Im langfristigen Vermögen erhöhte sich die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke im Zusammenhang mit der erhöhten Investitionstätigkeit um 1,2 Mrd. EUR auf 16,0 Mrd. EUR. Der Rückgang der derivativen Finanzinstrumente um 832 Mio. EUR entfiel überwiegend auf die Bewertung der langfristigen Devisensicherungen.

**Kurzfristiges Vermögen wächst um 0,8 Mrd. EUR**

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen um insgesamt 744 Mio. EUR auf 5,3 Mrd. EUR. Die flüssigen Mittel, die aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen bestehen, liegen nahezu unverändert bei 3,9 Mrd. EUR. Hier glichen sich die freien Mittelzuflüsse und die Dotierung des neuen Übergangsversorgungssystems für das Kabinenpersonal der Lufthansa German Airlines weitgehend aus.

## Passiva

### Eigenkapital erhöht sich um 2,4 Mrd. EUR, Eigenkapitalquote steigt auf 26,5 Prozent

Das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschaften) erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 2,4 Mrd. EUR beziehungsweise 34,3 Prozent auf 9,6 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 2,4 Mrd. EUR führten der erfolgsneutrale Rückgang der Pensionsrückstellungen (1,1 Mrd. EUR) sowie gegenläufig Dividendenzahlungen von 255 Mio. EUR zu einem Anstieg des Eigenkapitals. Aus der Marktbewertungsrücklage von Finanzinstrumenten war demgegenüber eine Reduktion – insbesondere aufgrund der negativen Marktwertentwicklung von Devisensicherungen – von insgesamt 388 Mio. EUR zu verzeichnen. Weiterhin schlugen sich die Wechselkursentwicklungen für in den Konzern einbezogene Gesellschaften in fremder Währung mit einem Rückgang von rund 404 Mio. EUR nieder.

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich bei einer gleichzeitig um 4,5 Prozent gestiegenen Bilanzsumme gegenüber dem Jahresende 2016 von 20,6 auf 26,5 Prozent.

#### T027 ENTWICKLUNG VON ERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

	2017	2016	2015	2014	2013
Konzernergebnis <sup>1)</sup> Mio. €	2.398	1.803	1.722	75	326
Eigenkapital <sup>1)</sup> Mio. €	9.598	7.149	5.845	4.031	6.108
Eigenkapitalquote <sup>1)</sup> %	26,5	20,6	18,0	13,2	21,0
Eigenkapitalrendite %	25,0	25,2	29,5	1,9	5,3

<sup>1)</sup> Inkl. Minderheiten.

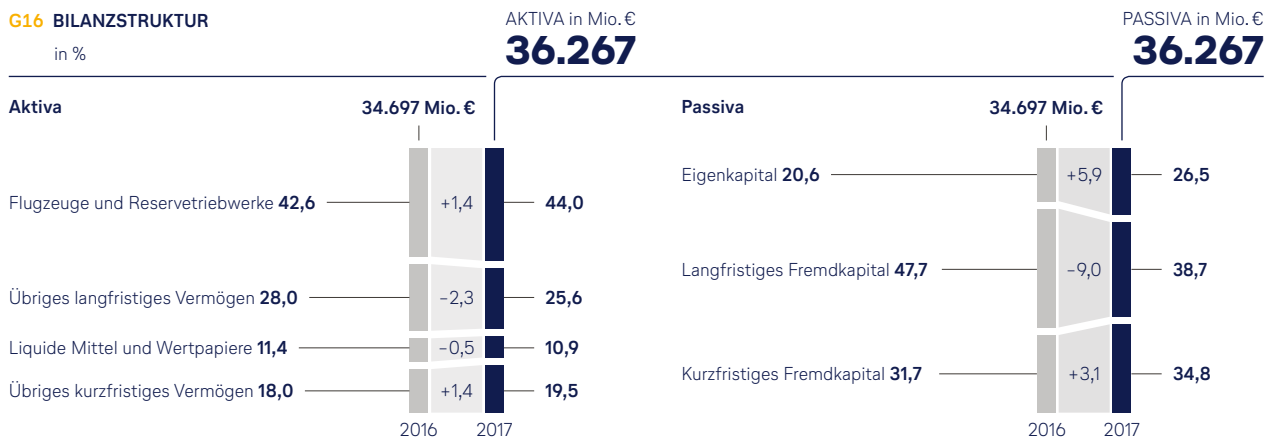
### Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen fallen um 2,5 Mrd. EUR auf 14,0 Mrd. EUR

Innerhalb der langfristigen Verbindlichkeiten verminderten sich die Pensionsverpflichtungen um 3,2 Mrd. EUR auf 5,1 Mrd. EUR. Dies lag vor allem an der im Geschäftsjahr vorgenommenen Initialdotierung eines Planvermögens für den neuen Übergangsversorgungsplan der Kabinenmitarbeiter von Lufthansa German Airlines in Höhe von 1,7 Mrd. EUR, dem Einmaleffekt von 1,3 Mrd. EUR aus der Umstellung der Versorgungspläne des Cockpit-Personals im deutschen Konzerntarifvertrag (davon 582 Mio. EUR ergebniswirksam) sowie neutralen Wertveränderungen in Höhe von 910 Mio. EUR aus der guten Marktwertentwicklung der Planvermögen. Demgegenüber wirkten laufende Dienstzeitaufwendungen und Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen in Höhe von 830 Mio. EUR werterhöhend. Die langfristigen Finanzschulden stiegen um 331 Mio. EUR auf 6,1 Mrd. EUR. Der Emission von einem Schuldscheindarlehen mit einem Volumen von 660 Mio. EUR sowie sechs Flugzeugfinanzierungsmodellen über strukturierte Gesellschaften im Gesamtwert von 333 und 298 Mio. EUR aus dem Abschluss beziehungsweise der erstmaligen Einbeziehung von Finanzierungsleasingverträgen von Brussels Airlines standen dabei vor allem fristigkeitsbedingte Umgliederungen in kurzfristige Finanzschulden gegenüber.

### Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen steigen um 1,6 Mrd. EUR

Innerhalb der kurzfristigen Anteile an den Finanzschulden wurden planmäßige Tilgungen, unter anderem für Teilbeträge von drei Schuldscheindarlehen (insgesamt 246 Mio. EUR), durch fristigkeitsbedingte Umgliederungen nahezu kompensiert (insgesamt Rückgang um 92 Mio. EUR). Dagegen erhöhten sich die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in der Summe um 561 Mio. EUR auf 5,3 Mrd. EUR.

#### G16 BILANZSTRUKTUR



Die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten stiegen um 733 Mio. EUR auf 3,8 Mrd. EUR. Insgesamt erhöhten sich die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen um 1,6 Mrd. EUR auf 12,6 Mrd. EUR.

Insgesamt betrug der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme 65,2 Prozent (Vorjahr: 68,3 Prozent). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel decken die langfristigen Vermögenswerte zu 93,6 Prozent (Vorjahr: 96,7 Prozent).

### Nettokreditverschuldung liegt nahezu unverändert bei 2,9 Mrd. EUR

Die Nettokreditverschuldung lag mit 2,9 Mrd. EUR um 183 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Sie errechnet sich als Saldo aus den Bruttofinanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen. Der erwirtschaftete Free Cashflow in Höhe von 2,3 Mrd. EUR wurde insbesondere durch die initiale Dotierung des Pensionsplanvermögens für die neue Übergangsvorsorge des Kabinenpersonals in Höhe von 1,7 Mrd. EUR sowie Zins- und Dividendenzahlungen von 521 Mio. EUR weitgehend ausgeglichen. Die Finanzschulden erhöhten sich lediglich leicht auf 6,8 Mrd. EUR.

Unter Hinzurechnung der Pensionsverpflichtungen ergab sich zum Stichtag ein Wert von 8,0 Mrd. EUR, was einem Rückgang von 3,1 Mrd. EUR im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht.

#### T028 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	2.044	1.775	15,2
Anleihen	1.005	1.009	-0,4
Übrige langfristige Finanzschulden	3.765	3.791	-0,7
	<b>6.814</b>	<b>6.575</b>	<b>3,6</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	18	63	-71,4
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>6.832</b>	<b>6.638</b>	<b>2,9</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	1.397	1.256	11,2
Wertpapiere	2.551	2.681	-4,8
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>2.884</b>	<b>2.701</b>	<b>6,8</b>
Pensionsrückstellungen	5.116	8.364	-38,8
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen</b>	<b>8.000</b>	<b>11.065</b>	<b>-27,7</b>

## Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Lufthansa Group erreicht und übertrifft Ergebnis- und Bilanzziele.

### ZIELERREICHUNG

#### Lufthansa Group erreicht Gesamtprognose

Im Juli 2017 hat die Lufthansa Group ihre Gesamtjahresprognose für das Adjusted EBIT von „leicht unter Vorjahr“ auf „über Vorjahr“ erhöht. Gegenüber der vorherigen Prognose entwickelten sich nachfragebedingt insbesondere der Umsatz und das Ergebnis des ersten Halbjahres besser als erwartet. Der Ausblick auf die Vorausbuchungen der Passagier-Airlines für das wirtschaftlich besonders wichtige dritte Quartal hatte sich stabilisiert. Die Prognose für den Umsatz blieb im Jahresverlauf unverändert bei „deutlich über Vorjahr“.

Diese Prognose wurde mit einem um 69,7 Prozent gestiegenen Adjusted EBIT von 2.973 Mio. EUR und einem um 12,4 Prozent gestiegenen Umsatz von 35,6 Mrd. EUR erreicht.

#### T029 ZIELERREICHUNG UND ENTWICKLUNG WESENTLICHE KPIS

	Ergebnis 2016	Prognose 2017 <sup>1)</sup>	Ergebnis 2017
Umsatz Mio. €	31.660	deutlich über Vorjahr	35.579
Adjusted EBIT Mio. €	1.752	leicht unter Vorjahr	2.973
Adjusted EBIT-Marge %	5,5		8,4
Adjusted ROCE %	7,0		11,6
Investitionen (brutto) Mio. €	2.236	2.700	3.005
Nettokredit- verschuldung und Pensions- rückstellungen Mio. €	11.065		8.000
Free Cashflow Mio. €	1.138	positiv	2.253
Konzernergebnis Mio. €	1.776	deutlich unter Vorjahr	2.364
EACC Mio. €	817	unter Vorjahr	1.758
Eigenkapitalquote %	20,6	steigend	26,5
Dynamische Tilgungsquote %	28,7	stabil	52,8
Liquidität Mrd. €	3,9	niedriger als im Vorjahr	3,9

<sup>1)</sup> Wie im Geschäftsbericht 2016 berichtet.

Die Ziele bezüglich der wesentlichen KPIs konnten mit wenigen Ausnahmen erreicht beziehungsweise übertroffen werden. Negative Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Prognose ergaben sich im Wesentlichen aus der besser als erwarteten Nachfrage bei den Passagier-Airlines und im Zusammenhang mit der zunehmenden Konsolidierung in der Airline-Industrie. So führten höhere Auslastungsverbesserungen als erwartet bei den Airlines auch zu steigenden passagierabhängigen Kosten. Dadurch stiegen die Gesamtkosten bei gleichbleibender Kapazität an. In Verbindung mit steigenden erfolgsabhängigen Vergütungen aufgrund der besseren Ergebnislage und projektabhängigen Kosten durch die Insolvenz und teilweise Übernahme der Air Berlin-Gruppe führte dies zu einer besser als prognostizierten Ergebnisentwicklung bei den Passagier-Airlines, bei weniger als erwartet sinkenden Stückkosten und besser als erwartet steigenden Stückerlösen.

#### Ziele der Geschäftsfelder und operative Ziele der Passagier-Airlines werden mit wenigen Ausnahmen erreicht

In den Geschäftsfeldern konnten alle Umsatz- und Ergebnisziele erreicht beziehungsweise übertroffen werden. Im Geschäftsfeld Technik ist das Adjusted EBIT entgegen der Erwartung eines Werts unter Vorjahr leicht angestiegen.

Die operativen Kennzahlen der Passagier-Airlines entwickelten sich insbesondere nachfragebedingt besser als erwartet.

Dies war auch der wesentliche Grund für die Anhebung der Prognose im Juli 2017. Während die Stückerlöse sich demzufolge besonders positiv entwickelten, führte die deutlich über der Erwartung liegende Auslastung der Passagier-Airlines zu zusätzlichen passagierabhängigen Kosten, die die Entwicklung der Stückkosten deutlich belasteten. In der Summe wirkte sich die erhöhte Auslastung aber entsprechend der Prognoseanhebung positiv auf die Ergebnisentwicklung aus.

#### T030 ZIELERREICHUNG OPERATIVE KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

		Ergebnis 2016	Prognose 2017 <sup>1)</sup>	Ergebnis 2017
<b>Flüge</b>				
Network Airlines	Anzahl	841.982	+2%	+0,1%
<b>Flüge</b>				
Point-to-Point Airlines	Anzahl	170.732	0%	+62,7%
<b>Kapazität (ASK)</b>				
Network Airlines	Mio.	261.291	+3%	+3,1%
<b>Kapazität (ASK)</b>				
Point-to-Point Airlines	Mio.	25.264	+19% + 95 P.	+111,3%
<b>Stückerlöse (RASK)</b>			rückläufig, aber weniger als 2016	
	€ Cent	8,6		8,7
<b>Stückkosten (CASK)</b>			rückläufig, in etwa auf dem Niveau des Vorjahres	
	€ Cent	8,1		7,9

<sup>1)</sup> Wie im Geschäftsbericht 2016 berichtet.

#### T031 ZIELERREICHUNG UMSATZ UND ERGEBNIS

	Umsatz			Adjusted EBIT		
	Umsatz 2016 in Mio. €	Prognose für 2017 <sup>1)</sup>	Umsatz 2017 in Mio. €	Adjusted EBIT 2016 in Mio. €	Prognose für 2017 <sup>1)</sup>	Adjusted EBIT 2017 in Mio. €
Lufthansa German Airlines	15.412		16.441	1.090	leicht unter Vorjahr	1.627
SWISS	4.471		4.727	405	leicht unter Vorjahr	542
Austrian Airlines	2.153		2.358	58	leicht unter Vorjahr	94
Network Airlines	21.864	leicht über Vorjahr	23.317	1.555	leicht unter Vorjahr	2.263
Point-to-Point Airlines	2.060	deutlich über Vorjahr	4.041	-104	deutlich über Vorjahr	94
Logistik	2.084	leicht über Vorjahr	2.524	-50	leicht über Vorjahr	242
Technik	5.144	deutlich über Vorjahr	5.404	411	leicht unter Vorjahr	415
Catering	3.194	leicht über Vorjahr	3.219	104	deutlich unter Vorjahr	66
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	436		446	-182	leicht über Vorjahr	-130
Innenumsätze/Überleitung	-3.122		-3.372	18		23
<b>Lufthansa Group berichtet</b>	<b>31.660</b>	<b>deutlich über Vorjahr</b>	<b>35.579</b>	<b>1.752</b>	<b>leicht unter Vorjahr</b>	<b>2.973</b>

<sup>1)</sup> Wie im Geschäftsbericht 2016 berichtet.

## GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFT- LICHEN ENTWICKLUNG

Die Lufthansa Group hat sich im Geschäftsjahr 2017 sehr gut entwickelt. In einer sich verändernden Luftfahrtindustrie hat das Unternehmen erneut gezeigt, dass sein Geschäftsmodell robust und flexibel genug ist, um sich erfolgreich auch kurzfristig auf Herausforderungen einzustellen und Chancen zu ergreifen. Die Lufthansa Group hat wichtige unternehmerische Entscheidungen getroffen und erfolgreich umgesetzt, die die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Unternehmens weiter verbessern.

Viele der Finanzkennzahlen erreichten Rekordwerte. Von entscheidender Bedeutung dabei ist aber vor allem, dass dies auch an weiter sinkenden währungsbereinigten Stückkosten vor Treibstoff liegt. So können langfristig auch die strukturelle Profitabilität des Unternehmens erhöht und die zyklischen Schwankungen der Margen reduziert werden.

Positiv auf die Umsatzentwicklung wirkten die weiterhin gute Entwicklung der Volkswirtschaften in den Absatzmärkten der Lufthansa Group und die Normalisierung der Nachfrage, die aufgrund von terroristischen Anschlägen und Streiks bei Lufthansa German Airlines im Vorjahr zurückgegangen war. Darüber hinaus haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group vor allem zum Ende des Geschäftsjahres von der zunehmenden Konsolidierung in ihren Heimatmärkten profitiert.

Mit der Verleihung des Five Star Awards für herausragende Produkt- und Servicequalität hat die Lufthansa Group ihren Anspruch auf Qualitätsführerschaft eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Lufthansa German Airlines ist die einzige Fluggesellschaft in der westlichen Welt, die dieses Gütesiegel tragen darf. Das sehr gute Ergebnis zeigt, dass der Anspruch an Qualität und erfolgreiche Kostensenkungen kein Widerspruch sind.

Deutlich wird dies vor allem an einer modernen und kundenfreundlichen, vor allem aber auch effizienten Flotte. Im Laufe des Jahres wurden erneut unterschiedliche Flugzeuge durch modernes Fluggerät ersetzt. Hierbei sind insbesondere die Einführung des Airbus A350 bei Lufthansa German Airlines und der fortschreitende Einsatz der Bombardier C Series und der Boeing 777 bei SWISS zu nennen.

Nach mehrjährigen Tarifkonflikten konnten mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit für die Verkehrsflugzeugführer von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo und Germanwings eine umfassende Modernisierung der Alters- und Übergangsversorgung sowie ein langfristiger Tariffrieden vereinbart werden. Die daraus resultierenden Kostensenkungen führen zu einer nachhaltigen Stärkung der Bilanz und langfristiger Planungssicherheit.

Mit dem Abschluss der Wet-Lease-Vereinbarung mit der Air Berlin-Gruppe vor deren Insolvenz und der vollständigen Übernahme von Brussels Airlines erfuhr das Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines im Jahr 2017 eine deutliche Stärkung und stieg damit zum drittgrößten Anbieter im europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf; in den deutschsprachigen Märkten ist die Eurowings Group eindeutig Marktführer. Diese Position wird durch die kommende Integration des Flugbetriebs der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) weiterhin gestärkt. Die Integration der neuen Kapazitäten und die neue Wettbewerbssituation im Heimatmarkt werden im kommenden Geschäftsjahr aber auch eine außerordentliche operative Herausforderung sein.

Bei den Aviation Services wurden die individuellen Effizienz- und Wachstumsprogramme erfolgreich implementiert und fortgeführt. Die Lufthansa Group arbeitet gesellschaftsübergreifend am Fortschritt ihrer Digitalisierung. Neben dem kontinuierlichen Ausbau des Marktanteils, verbunden mit nachhaltigen Kostenreduktionen, ist dies ein wesentlicher Eckpfeiler zur Erhöhung der Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group.

## Geschäftsfelder

Seit dem 1. Januar 2017 wird im Rahmen der Neustrukturierung der Lufthansa Group das neue Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines bestehend aus Eurowings (inklusive Germanwings), Brussels Airlines und der Beteiligung an SunExpress berichtet. Das bisherige Segment Passage Airline Gruppe enthält seitdem als Geschäftsfeld Network Airlines die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines.

Die bisher in der Passage Airline Gruppe erfassten Trainingsaktivitäten (im Wesentlichen die Gesellschaften Lufthansa Flight Training und Swiss Aviation Training) werden seit Jahresbeginn 2017 in der Lufthansa Aviation Training Gruppe zusammengefasst und innerhalb der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

## Geschäftsfeld Network Airlines

Geschäftsfeld Network Airlines umfasst Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. | Premium-Positionierung, Kostensenkungen und Erweiterung der Streckennetze stehen im Fokus. | Umfangreiche Maßnahmen tragen zu Profitabilitätssteigerung bei. | 97 Mio. Passagiere bedeuten einen neuen Rekord. | Umsatz und Ergebnis liegen über Vorjahr.

**23,3**

Umsatz in Mrd. €

**2.263**

Adjusted EBIT in Mio. €

### Geschäftstätigkeit

#### Network Airlines bieten ein umfangreiches Streckennetz

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Alle Airlines bieten ein Premium-Angebot für ihre Kunden, um das hochwertige Erlöspotenzial in ihren Heimatmärkten bestmöglich zu erschließen. Nach dem wichtigen Skytrax-Ranking sind sie aus Kundensicht die drei qualitativ besten Airlines in Westeuropa. Durch die intensive Abstimmung und zunehmend zentrale Steuerung der Airlines schafft der Airline-Verbund hohe Synergien.

Die Network Airlines können ihren Passagieren durch die Multi-Hub-Strategie ein umfassendes Streckenangebot bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität bieten. Das über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien bediente Streckennetz umfasste im Sommerflugplan 2017 263 Destinationen in 86 Ländern.

#### Ausbau der Premium-Positionierung und Stärkung der Marktposition stehen im Fokus

Die Network Airlines der Lufthansa Group sichern ihre führenden Wettbewerbspositionen an den vier großen Drehkreuzen ab. Sie bauen die dazugehörigen europäischen und interkontinentalen Streckennetze ebenso wie ihre Premium-Positionierung profitabel aus, indem sie untereinander Synergien nutzen sowie die Angebote und Services für die Kunden kontinuierlich verbessern. Das Streckennetz wird dabei zunehmend auch um touristische Kurz- und Langstreckendestinationen erweitert.

Kommerzielle Joint Ventures mit führenden internationalen Airlines stärken die Attraktivität der Verbindungen für die Kunden, unter anderem durch die Aufnahme zusätzlicher Destinationen in das Streckennetz der Network Airlines. Die Joint Ventures decken die wesentlichen Langstreckenmärkte und damit rund 70 Prozent der Erlöse auf den Interkontinentalverbindungen der Network Airlines ab. Dies unterstützt auch die Entwicklung der Stückerlöse.

#### T032 KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

		2017	2016 <sup>1)</sup>	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23.317	21.864	6,6
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	673	661	1,8
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	4.134	3.437	20,3
EBIT	Mio. €	2.720	2.122	28,2
Adjusted EBIT	Mio. €	2.263	1.555	45,5
Adjusted EBIT-Marge	%	9,7	7,1	2,6 P.
Adjusted ROCE	%	17,1	11,1	6,0 P.
EACC	Mio. €	1.622	1.089	48,9
Segment- investitionen	Mio. €	1.738	1.452	19,7
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	50.190	49.985	0,4
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	49.679	50.959	-2,5
Fluggäste	Tsd.	97.426	91.243	6,8
Flüge	Anzahl	842.736	841.982	0,1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	269.441	261.291	3,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	218.509	206.531	5,8
Sitzladefaktor	%	81,1	79,0	2,1 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	9,9	9,8	0,7
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	8,8	8,6	2,3
Stückkosten (CASK)	€ Cent	8,0	8,0	-0,5

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst aufgrund Neustrukturierung Geschäftsfelder.

<sup>2)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Kommerzielle Joint Ventures bestehen mit United Airlines und Air Canada auf den Strecken zwischen Europa und Nordamerika sowie mit All Nippon Airways (ANA), Singapore Airlines und Air China auf Strecken zwischen Europa und Japan beziehungsweise Singapur und China. Darüber hinaus haben die Lufthansa Group und Cathay Pacific Airways am 27. März 2017 eine Codeshare- und Vielflieger-Kooperation beschlossen.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Network Airlines arbeiten kontinuierlich an Maßnahmen 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 fortgeführt, das Netzportfolio optimiert und Maßnahmen zur Reduktion der Treibstoffkosten implementiert. Die Kosten sollen kontinuierlich durch eine Vielzahl von Maßnahmen reduziert werden, derzeit vor allem durch den erfolgreichen Abschluss der offenen Tarifverträge mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit bei Lufthansa German Airlines sowie die vergleichsweise Einigung mit der Fraport. In den Abschnitten der jeweiligen Airline werden deren Kostensenkungsmaßnahmen 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 Webseiten gewährt werden. Außerdem wird ihnen künftig die gesamte Produktpalette aller Airlines auf den jeweiligen Webseiten der Network Airlines zur Verfügung stehen.

### Passagierzahlen liegen erneut auf Rekordniveau

Im Geschäftsjahr 2017 beförderten die Network Airlines 97 Mio. Passagiere. Mit einem Anstieg von 6,8 Prozent gegenüber Vorjahr wurde erneut ein Passagierrekord aufgestellt. Die Zahl der Flüge stieg um 0,1 Prozent. Das Angebot wurde vor allem durch den Einsatz von größerem Fluggerät um 3,1 Prozent erhöht. Der Absatz stieg um 5,8 Prozent. Der Sitzladefaktor erhöhte sich um 2,1 Prozentpunkte auf 81,1 Prozent. Die Durchschnittserlöse wuchsen um 0,7 Prozent. Die Verkehrserlöse sind um 6,6 Prozent gestiegen.

In der regionalen Betrachtung wurde das Angebot in allen Verkehrsgebieten erweitert. Die Steigerung im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika war am deutlichsten, gefolgt vom Verkehrsgebiet Europa. In den Verkehrsgebieten Asien/Pazifik und Amerika stieg das Angebot weniger deutlich und unter Markt. Der Sitzladefaktor stieg in allen Verkehrsgebieten an, insbesondere in Asien/Pazifik. Die Verkehrserlöse nahmen ebenfalls in allen Verkehrsgebieten zu. Die Durchschnittserlöse stiegen in Europa und Amerika, während sie in Asien/Pazifik und Nahost/Afrika rückläufig waren.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsätze entwickeln sich positiv

Die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds stiegen bei erhöhter Verkehrsleistung um insgesamt 6,6 Prozent auf 21,5 Mrd. EUR. Während sich die abgesetzte Menge (+5,8 Prozentpunkte) sowie gestiegene Durchschnittspreise (+2,1 Prozentpunkte) erlössteigernd auswirkten, führten negative Währungseffekte (-1,3 Prozentpunkte) zu einer Erlösminderung.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 6,6 Prozent auf 23,3 Mrd. EUR. Die übrigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 9,8 Prozent auf 0,9 Mrd. EUR. Die gesamten betrieblichen Erträge stiegen um 5,9 Prozent auf 24,2 Mrd. EUR.

Die Stückerlöse stiegen um 2,3 Prozent. Die um Währungseffekte bereinigten Stückerlöse stiegen um 3,5 Prozent.

### T033 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Network Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2017 in Mio. €	Veränderung in %	2017 in Tsd.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in %	Veränderung in P.
Europa	9.081	8,6	74.554	6,9	77.473	4,3	59.190	6,8	76,4	1,8
Amerika	6.957	9,2	11.275	3,6	102.874	2,1	85.526	4,0	83,1	1,5
Asien/Pazifik	3.922	5,1	6.784	5,7	64.782	1,4	54.594	5,5	84,3	3,2
Nahost/Afrika	1.578	6,2	4.813	13,7	24.311	8,6	19.199	12,5	79,0	2,7
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>21.538</b>	<b>6,6</b>	<b>97.426</b>	<b>6,8</b>	<b>269.441</b>	<b>3,1</b>	<b>218.509</b>	<b>5,8</b>	<b>81,1</b>	<b>2,1</b>



### Aufwendungen steigen absolut an

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich unterproportional um 3,7 Prozent auf 21,5 Mrd. EUR. Die Materialaufwendungen lagen mit insgesamt 12,9 Mrd. EUR um 1,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Die Treibstoffkosten sanken um 2,6 Prozent auf 4,2 Mrd. EUR. Um 1,9 Prozent geringeren Treibstoffpreisen (nach Sicherung) stand dabei die gestiegene Menge (+1,8 Prozent) gegenüber, während die Veränderung des US-Dollars (-2,5 Prozent) aufwandsmindernd wirkte. Demgegenüber stiegen die Gebühren überwiegend mengenbedingt um insgesamt 2,5 Prozent auf 4,7 Mrd. EUR. Die erhöhten anderen bezogenen Leistungen (+5,3 Prozent) lagen bei 3,8 Mrd. EUR. Wesentliche Faktoren hierfür lagen in den bezogenen Technikleistungen (+6,9 Prozent) und den übrigen bezogenen Leistungen (+16,3 Prozent).

Im Zuge der Zentralisierung der kommerziellen Prozesse der Network Airlines wurden in den beiden letzten Jahren sukzessive Mitarbeiter, die Tätigkeiten in den jeweiligen Network Airlines ausübten, in den Konzernfunktionen gebündelt. Die nunmehr zentral anfallenden Kosten der airlinespezifischen Prozesse werden seitdem den jeweiligen Network Airlines in Rechnung gestellt. Hierdurch ergaben sich wesentliche Verschiebungen der Mitarbeiterzahlen und korrespondierend dazu Verschiebungen in der Aufwandsstruktur von primären Aufwendungen (insbesondere Personalaufwand) zu konzerninternen Weiterbelastungen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl verringerte sich entsprechend auf 49.679 (-2,5 Prozent). Ursache für den Anstieg des Personalaufwands um 4,6 Prozent auf 3,6 Mrd. EUR waren vor allem höhere Aufwendungen für ergebnisabhängige Gehaltsbestandteile. Weiterhin lagen die nicht Adjusted EBIT-relevanten Aufwandsentlastungen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand unter dem Vorjahreswert mit einem Effekt auf den gesamten Personalaufwand von 3,1 Prozent. Aus der Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal von Lufthansa German Airlines ergab sich ein Einmaleffekt in Höhe von -592 Mio. EUR. Im Vorjahr belief sich der Einmaleffekt aus der Umstellung für das Kabinenpersonal auf -652 Mio. EUR. Aus der Konkretisierung der vertraglichen Regelungen hierzu ergaben sich im laufenden Geschäftsjahr nochmals aufwandserhöhende Anpassungen von 32 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 10,8 Prozent auf 3,5 Mrd. EUR. Wesentliche Ursache hierfür waren die oben beschriebenen Auswirkungen der Reorganisation und die damit verbundenen erhöhten konzerninternen Kostenweiterbelastungen in Höhe von 356 Mio. EUR (+318 Mio. EUR), die in den übrigen betrieblichen Aufwendungen erfasst sind. Höheren Kursverlusten (+88 Mio. EUR) standen reduzierte sonstige personalabhängige Aufwendungen (-46 Mio. EUR) sowie gesunkene Miet- und Erhaltungsaufwendungen (-39 Mio. EUR) gegenüber.

### T034 AUFWENDUNGEN NETWORK AIRLINES

	2017 in Mio. €	2016 <sup>1)</sup> in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	12.918	12.755	1,3
davon Treibstoff	4.172	4.283	-2,6
davon Gebühren	4.737	4.622	2,5
davon Operating Lease	36	35	2,9
davon Technikleistungen	1.938	1.813	6,9
Personalaufwand	3.644	3.483	4,6
Abschreibungen	1.414	1.315	7,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3.543	3.198	10,8
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>21.519</b>	<b>20.751</b>	<b>3,7</b>

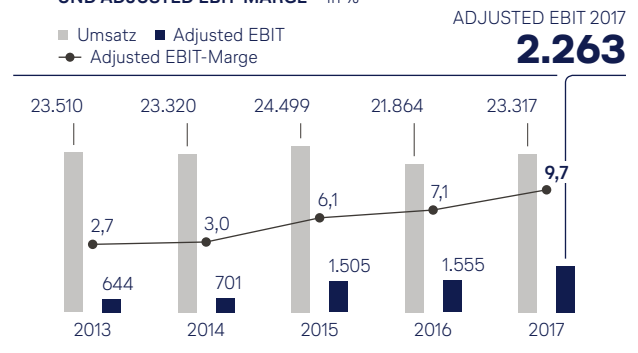
<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst aufgrund Neustrukturierung Geschäftsfelder.

### Adjusted EBIT und EBIT liegen deutlich über Vorjahr

Unter Einbeziehung des Beteiligungsergebnisses von 19 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) ergab sich ein EBIT von 2,7 Mrd. EUR (+28,2 Prozent). Das Adjusted EBIT der Network Airlines erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 45,5 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von 9,7 Prozent (Vorjahr: 7,1 Prozent). Erläuterungen zu den Ergebnissen der einzelnen Airlines finden sich in den nachfolgenden Abschnitten.

### G17 NETWORK AIRLINES:

ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT  
UND ADJUSTED EBIT-MARGE<sup>1)</sup> in %



<sup>1)</sup> Werte 2013 bis 2015 gemäß vormaligem Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe.

In der Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT wurden Nettoerträge von insgesamt 457 Mio. EUR eliminiert. Darin enthaltene Ergebnisentlastungen aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen (559 Mio. EUR) betrafen überwiegend die genannte Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal von Lufthansa German Airlines. Darüber hinaus waren außerplanmäßige Abschreibungen (203 Mio. EUR) auf sieben stillgelegte und zur Verschrottung vorgesehene A340-600, Zuschreibungen auf sieben reaktivierte A340-600 und zwei Bombardier CRJ900 (77 Mio. EUR) sowie positive Nettoergebnisse aus Buchgewinnen und -verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen (23 Mio. EUR) in der Überleitung zum Adjusted EBIT zu bereinigen.

### Segmentinvestitionen steigen an

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich um 19,7 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR. Sie umfassten den Erwerb von 32 Flugzeugen, Investitionen in Kabinenausstattungen sowie Flugzeugüberholungen und -anzahlungen. ➔ **Finanzlage, S. 36 ff.**

## LUFTHANSA GERMAN AIRLINES



### T035 KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES<sup>1)</sup>

		2017	2016 <sup>2)</sup>	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	16.441	15.412	6,7
EBITDA <sup>3)</sup>	Mio. €	3.082	2.639	16,8
EBIT	Mio. €	2.067	1.678	23,2
Adjusted EBIT	Mio. €	1.627	1.090	49,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	33.779	34.126	-1,0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	33.428	35.523	-5,9
Fluggäste	Tsd.	66.234	62.418	6,1
Flüge	Anzahl	542.668	544.422	-0,3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	187.762	184.428	1,8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	153.168	145.878	5,0
Sitzladefaktor	%	81,6	79,1	2,5 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Regionalpartnern.

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst aufgrund Neustrukturierung Geschäftsfelder.

<sup>3)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

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 357 Flugzeugen ein Streckennetz von 205 Zielen in 74 Ländern.

### Lufthansa German Airlines modernisiert Flotte kontinuierlich

Lufthansa German Airlines setzte auch im Jahr 2017 die Flottenmodernisierung fort. Dies ermöglicht die Senkung der Stückkosten sowie geringere CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen. So hat Lufthansa German Airlines die ersten Airbus A350-900, die weltweit zu den modernsten und umweltfreundlichsten Langstreckenflugzeugen zählen, in München stationiert. Sie verbrauchen rund 25 Prozent weniger Treibstoff, erzeugen rund 25 Prozent weniger Emissionen und sind bei Start und Landung wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Darüber hinaus steigt der Kundenkomfort durch eine breitere Kabine, neue Sitze in der Economy Class sowie größere Monitore deutlich. Zum Geschäftsjahresende 2017 waren sechs Maschinen in München im Einsatz.

Zudem hat Lufthansa German Airlines im Jahr 2017 sechs A320neo in Betrieb genommen. Im Vergleich zum Vorgängermodell verbraucht die A320neo rund 21 Prozent weniger Treibstoff und reduziert die Lärmemissionen.

Lufthansa German Airlines verlegt fünf ihrer insgesamt 14 A380-Flugzeuge von Frankfurt nach München. Mit dem Sommerflugplan 2018 sollen damit die Destinationen Los Angeles, Hongkong und Peking angefliegen werden. Dadurch wird das Wachstum am kapazitätsbeschränkten Drehkreuz München weiter vorangetrieben.

### Digitalisierung trägt zur Qualitätsführerschaft bei

Lufthansa German Airlines strebt weiterhin konsequent die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Dafür werden kontinuierlich Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Kundenservices entlang der gesamten Reisekette identifiziert und umgesetzt. So wurden bis Ende 2017 87 Flugzeuge des Typs A320 im Kurz- und Mittelstreckenbereich mit Breitband-Internet an Bord ausgestattet. Die gesamte A320-Flotte wird diese innovative Technologie bis Ende 2018 erhalten. Passagiere können dann den Internetzugang kostenpflichtig mit ihren eigenen mobilen Endgeräten über WLAN an Bord nutzen. Auf der Langstrecke verfügen bereits sämtliche Flugzeuge von Lufthansa German Airlines über Internet an Bord. Durch eine noch stärkere Kundenorientierung sollen mit personalisierten Angeboten auch Zusatzerlöse erzielt werden.

### **Lufthansa German Airlines gehört zu den zehn besten Airlines der Welt und ist beste in Europa**

Die Qualitätsoffensive wurde im Jahr 2017 auch durch das Marktforschungsinstitut Skytrax honoriert. Dieses hat Lufthansa German Airlines als erste europäische Five Star Airline ausgezeichnet. Sie ist damit eine von insgesamt nur zehn Fluggesellschaften weltweit, die dieses Qualitätssiegel für Premium-Service und Spitzenkomfort tragen. Zuvor wurde Lufthansa German Airlines von Skytrax im Rahmen einer Umfrage unter 18 Mio. Passagieren aus 160 Ländern zur „Best Airline in Europe“ gewählt und mit dem „Best First Class Lounge Dining“-Award ausgezeichnet. Weiterhin wurde das von der Lufthansa Group und dem Flughafen München gemeinsam betriebene Terminal 2 bei den World Airport Awards 2017 zum besten Flughafen-Terminal der Welt gewählt. Darüber hinaus hat die IATA Lufthansa German Airlines für ihre mobilen Serviceangebote mit Platin als „Most digital Airline“ ausgezeichnet.

### **Lufthansa Group und Vereinigung Cockpit schließen langfristige Tarifvereinbarung**

Die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit haben am 21. Dezember 2017 Verträge zu allen offenen Tarifthemen für Lufthansa German Airlines sowie für Lufthansa Cargo und Germanwings unterzeichnet. Diese beinhalten neue Vergütungs- und Manteltarifverträge sowie Verträge zur Alters- und Übergangsvorsorge mit einer Laufzeit bis mindestens Juni 2022. Damit haben die Sozialpartner einen langfristigen Tariffrieden erreicht.

Die Altersvorsorge wird von einem System garantierter Auszahlungen (Defined Benefit) auf ein System garantierter Beiträge (Defined Contribution) umgestellt. Mit den neuen Verträgen entsteht eine strukturelle Gesamtkostenersparnis bei den Personalkosten im Cockpit von 15 Prozent – vorbehaltlich zukünftig zu zahlender Tarifsteigerungen. Im Geschäftsjahr 2017 reduzierten sich die Pensionsverbindlichkeiten darüber hinaus einmalig um 1,2 Mrd. EUR, das EBIT erhöhte sich einmalig um 592 Mio. EUR. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Tarifvereinbarung entstehen den Flugzeugführern wieder Einstiegs- und Entwicklungsperspektiven. Im Rahmen der notwendigen Nachfolge sollen mehr als 700 Nachwuchsflugzeugführer eingestellt und mindestens 600 Kapitänstellen besetzt werden.

### **Lufthansa Group und Fraport unterzeichnen Vereinbarung zur Kostenentlastung und für mehr Wachstum**

Am 5. Juli 2017 haben die Lufthansa Group und die Fraport AG eine erste vergleichsweise Einigung über kurzfristige Kostenentlastungen unterzeichnet. Beide Partner schaffen damit die Voraussetzung für weiteres Wachstum der Lufthansa Group am Standort Frankfurt. Zugleich ermöglicht die Vereinbarung den Einstieg in weitere Gespräche über eine mittel- und langfristige Partnerschaft. Die Lufthansa Group und Fraport

wollen künftig Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung konsequent gemeinschaftlich nutzen. So sollen zum Beispiel die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet und Kosten durch eine bessere Vorplanung der Passagierentwicklung reduziert werden. Die Lufthansa Group und Fraport werden außerdem die Kundenansprache intensiver koordinieren, um dadurch die Angebote im Non-Aviation-Bereich zu optimieren.

### **Kostensenkungen stehen weiter im Fokus**

Lufthansa German Airlines entwickelt fortlaufend Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung und Effizienzsteigerung und setzt diese um. Um dies zu unterstützen und zu beschleunigen, wurde im Jahr 2017 eine entsprechende Top-Management-Initiative gestartet. Zu den Themenfeldern zählen unter anderem die voranschreitende Flottenmodernisierung, Maßnahmen zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs, die Optimierung des Netzportfolios und der Kostenstruktur mit wesentlichen Lieferanten sowie ein effizienterer Personaleinsatz. Im Geschäftsjahr 2018 sieht Lufthansa German Airlines die größten Potenziale zu weiteren Kostensenkungen in der Umsetzung des Tarifvertrags für das Cockpit-Personal, der weiteren Verbesserung der Personalkostenstruktur des Kabinenpersonals, der Einführung von vier weiteren A350, der weiteren Senkung der Vertriebskosten sowie der Implementierung der Vereinbarung zur kurzfristigen Kostenentlastung mit Fraport.

### **Zahl der Passagiere und Auslastung steigen weiter an**

Lufthansa German Airlines konnte im Jahr 2017 die Zahl der beförderten Passagiere um 6,1 Prozent auf 66 Mio. steigern. Die Zahl der Flüge hingegen ging um 0,3 Prozent zurück. Das Angebot erhöhte sich um 1,8 Prozent, der Absatz um 5,0 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 2,5 Prozentpunkte auf 81,6 Prozent gestiegen. Die Durchschnittserlöse stiegen um 1,7 Prozent. Die Verkehrserlöse legten um 6,8 Prozent zu.

### **Umsatz und Ergebnis entwickeln sich positiv**

Der Umsatz von Lufthansa German Airlines stieg im Geschäftsjahr 2017 um 6,7 Prozent auf 16,4 Mrd. EUR. Umsatzsteigernd wirkten sich insbesondere der höhere Absatz, die deutlich gestiegenen Zusatzerlöse, stärkeres Wachstum im Kontinentalverkehr sowie ein höherer Anteil von First und Business Class-Tickets aus. Das Adjusted EBIT konnte um 49,3 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR gesteigert werden. Ausschlaggebend hierfür waren die positive Absatz- und Erlösentwicklung sowie niedrigere Treibstoff- und annähernd konstante Personalkosten. Darüber hinaus konnten auch Maßnahmen zur Kostenreduktion, beispielsweise der Tarifaabschluss für das Kabinenpersonal, die Senkung der Flugsicherungskosten und die vergleichsweise Einigung mit der Fraport AG sowie die Flottenverjüngung, über kurzfristige Kostenentlastungen zu dem positiven Ergebnis beitragen. Das EBIT stieg um 23,2 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR.

## SWISS

T036 KENNZAHLEN SWISS<sup>1)</sup>

		2017	2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.727	4.471	5,7
EBITDA <sup>2) 3)</sup>	Mio. €	821	667	23,1
EBIT <sup>2)</sup>	Mio. €	550	403	36,5
Adjusted EBIT <sup>2)</sup>	Mio. €	542	405	33,8
Mitarbeiter zum 31.12. <sup>2)</sup>	Anzahl	9.497	9.409	0,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt <sup>2)</sup>	Anzahl	9.510	9.147	4,0
Fluggäste	Tsd.	18.933	17.972	5,3
Flüge	Anzahl	164.492	169.016	-2,7
Angebote Sitzkilometer	Mio.	55.966	52.731	6,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	45.597	42.290	7,8
Sitzladefaktor	%	81,5	80,2	1,3 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Edelweiss Air. Weitere Informationen zur SWISS unter [www.swiss.com](http://www.swiss.com).

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>3)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air bedient sie ab den Flughäfen Zürich und Genf mit einer Flotte von 91 Flugzeugen ein weltweites Streckennetz von 142 Destinationen in 54 Ländern. Die separat geführte Fracht-Division Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge ein umfassendes Airport-to-Airport-Dienstleistungsangebot für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an. SWISS orientiert sich mit ihrem Markenauftritt an den traditionellen Werten der Schweiz und verpflichtet sich zu höchster Produkt- und Servicequalität.

### Flottenerneuerung untermauert Premium-Positionierung

SWISS hat im Jahr 2017 das größte Flottenerneuerungsprogramm ihrer Firmengeschichte konsequent vorangetrieben und damit ihre Premium-Positionierung weiter gestärkt. Auf der Langstrecke wurden seit 2016 acht Flugzeuge des Typs Boeing 777-300ER als Ersatz für den Airbus A340-300 eingeflottet. Auf der Kurzstrecke wurden acht Bombardier CS100 und sieben Bombardier CS300 eingeführt, die jeweils Flugzeuge vom Typ Avro RJ100 abgelöst haben. Vor allem die in Genf und Zürich eingesetzten C Series-Flugzeuge setzen dank neuester Technologien Maßstäbe im Bereich Komfort, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. SWISS plant, die Integration von weiteren zwei B777, zwei Bombardier CS100 und 13 Bombardier CS300 bis Anfang 2019 abzuschließen. Damit wird sie dann über eine der jüngsten Flotten Europas verfügen.

### Marktpräsenz in Genf soll gestärkt werden

SWISS beabsichtigt, ihre Wettbewerbsfähigkeit am Standort Genf nachhaltig zu stärken. Dafür wurden bisher insgesamt eine CS100 und fünf CS300 am Flughafen Genf stationiert. Zudem arbeitet SWISS an der Einführung neuer Angebote, um das Reiseerlebnis der Fluggäste am Boden weiter zu optimieren. So können Kunden von SWISS beispielsweise einen beschleunigten Check-in-Service nutzen. SWISS hat ihre Profitabilität in Genf im Jahr 2017 signifikant verbessert.

### Neue digitale Angebote verbessern den Kundenservice

Im März 2017 hat SWISS ein digitales Leseangebot eingeführt und damit ihr Servicespektrum an Bord für Reisende aller Klassen erweitert. Das Angebot umfasst mehr als 250 Titel in zehn Sprachen und kann bereits sieben Tage vor Abflug und bis zu drei Tage nach dem Flug abgerufen werden. Die Einführung bedeutet zugleich eine deutliche Gewichtsreduzierung an Bord und unter anderem eine jährliche Einsparung von rund 450 Tonnen CO<sub>2</sub>.

Im Zuge einer großflächigen Digitalisierungsinitiative hat SWISS zudem damit begonnen, ihr gesamtes Kabinenpersonal mit Tablets auszustatten. Damit wird SWISS ihren Fluggästen künftig einen noch stärker personalisierten Service bieten.

### Effizienz wird systematisch gesteigert

SWISS wird auch 2018 konsequent an der Verbesserung ihrer Effizienz arbeiten. Wesentliche Kostensenkungen werden dabei durch die Einführung weiterer Bombardier C Series-Flugzeuge und die höhere Effizienz der B777-Flotte erreicht. Dadurch wird auch der Bedarf an Fremdkapazität sinken. Darüber hinaus wird SWISS die Produktivität in Kabine und Cockpit erhöhen. Dazu wird ein abnehmender Umschulungsaufwand aufgrund der fortgeschrittenen Flottenerneuerung beitragen. Kostensenkend wird sich nicht zuletzt die Neuausrichtung der Wartungsinfrastruktur auswirken. Seit April 2017 führt SWISS alle A-Checks an der Airbus-Flotte am eigenen Standort in Zürich oder Genf durch.

### SWISS erzielt erneut Passagierrekord

Im Jahr 2017 konnte SWISS einen weiteren Passagierrekord aufstellen. Die Zahl der beförderten Passagiere stieg um 5,3 Prozent auf 18,9 Mio. an. Die Zahl der Flüge ging hingegen um 2,7 Prozent zurück. Das Angebot erhöhte sich um 6,1 Prozent, der Absatz um 7,8 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 1,3 Prozentpunkte auf 81,5 Prozent gestiegen. Die Durchschnittserlöse sanken um 3,2 Prozent. Die Verkehrserlöse wuchsen um 4,4 Prozent.

### Umsatz und Ergebnis entwickeln sich positiv

Im Geschäftsjahr 2017 entwickelten sich sowohl Umsatz als auch Ergebnis von SWISS positiv. Der Umsatz stieg mengenbedingt um 5,7 Prozent auf 4,7 Mrd. EUR. Das Adjusted EBIT konnte um 33,8 Prozent auf 542 Mio. EUR gesteigert werden. Dazu konnten auch Maßnahmen zur Kostenreduktion, wie beispielsweise die Verjüngung der Flotte und das Insourcing von Technikleistungen, beitragen. Das EBIT stieg um 36,5 Prozent auf 550 Mio. EUR.

## AUSTRIAN AIRLINES



### T037 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES<sup>1)</sup>

		2017	2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.358	2.153	9,5
EBITDA <sup>3)</sup>	Mio. €	231	177	30,5
EBIT	Mio. €	101	64	57,8
Adjusted EBIT	Mio. €	94	58	62,1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	6.914	6.450	7,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	6.741	6.289	7,2
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	12.850	11.387	12,8
Flüge	Anzahl	143.999	136.112	5,8
Angebote Sitzkilometer	Mio.	26.075	24.451	6,6
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	20.024	18.615	7,6
Sitzladefaktor	%	76,8	76,1	0,7 P.

<sup>1)</sup> Weitere Informationen zu Austrian Airlines unter [www.austrian.com](http://www.austrian.com).

<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>3)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft Österreichs. Sie betreibt mit ihrer 83 Flugzeuge umfassenden Bestandsflotte ein weltweites Streckennetz von 116 Destinationen in 46 Ländern.

#### Austrian Airlines treibt Flottenmodernisierung voran

Die 2015 begonnene Einflottung von 17 modernen Embraer-Mittelstreckenjets als Ersatz für die 17 Flugzeuge vom Typ Fokker 100 wurde im August 2017 abgeschlossen. Im Dezember 2017 hat die letzte Fokker 100 die Flotte von Austrian Airlines im Flugbetrieb verlassen. Darüber hinaus hat Austrian Airlines im Jahr 2017 fünf Airbus A320 von Air Berlin angemietet, die im Wet-Lease betrieben werden.

#### Ausbau touristischer Destinationen steht weiterhin im Fokus

Austrian Airlines baut ihr Netzwerk kontinuierlich aus. Im Jahr 2017 wurden auf der Langstrecke die Destinationen Los Angeles und die Seychellen sowie auf der Kurz- und Mittelstrecke Schiras und Göteborg neu aufgenommen. Zudem sollen ab Mai 2018 Tokio und ab Oktober 2018 Kapstadt das Streckennetz ergänzen. Möglich ist dies durch eine zusätzliche Boeing 777, die Austrian Airlines 2018 in ihre Langstreckenflotte aufnehmen wird.

#### Gesamte Langstrecke führt Premium Economy Class ein

Seit dem 6. März 2018 wird die Premium Economy Class sukzessive 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 ist ein Beispiel für eine gelungene Kooperation innerhalb der Lufthansa Group. Durch ein einheitliches Sitzmodell konnten die Entwicklungskosten deutlich gesenkt werden. Die neue Premium Economy Class ist für Passagiere bereits seit September 2017 buchbar.

#### Airbus-Flotte erhält WLAN und Inflight Entertainment

Im Mai 2017 wurde die Ausstattung der gesamten Airbus-Flotte mit Inflight Connectivity abgeschlossen. „myAustrian Flynet“ erlaubt es Passagieren, die eigenen mobilen Endgeräte an Bord über WLAN zu nutzen. Im nächsten Schritt wird dieser Service durch Wireless Inflight Entertainment erweitert, mit dem unter anderem Filme, Dokumentationen und TV-Serien auf dem mitgebrachten mobilen Endgerät angesehen werden können. Die Einführung ist im ersten Halbjahr 2018 geplant.

#### Verbesserungen von Service und Produkt werden honoriert

Die kontinuierlichen Service- und Produktverbesserungen wurden 2017 auch durch zwei Spitzenplatzierungen bestätigt: Im Rahmen der Skytrax World Airline Awards 2017 belegte Austrian Airlines bereits zum vierten Mal in Folge den ersten Platz in der Kategorie „Best Airline Staff Service Europe“. Darüber hinaus wurde Austrian Airlines im März 2017 von flightstats.com, einem US-amerikanischen Spezialisten für die Auswertung von Flugdaten, als weltweit pünktlichste Airline ausgezeichnet.

#### Stückkosten sollen weiter reduziert werden

Austrian Airlines strebt im Jahr 2018 eine weitere Senkung der Stückkosten an. Im Fokus stehen dabei eine Erhöhung der Flottenproduktivität durch Optimierungen und Verdichtungen im Flugplan sowie die Produktivitätssteigerung des operativen Personals. Darüber hinaus führt der Abschluss neuer Verträge mit Systempartnern zu einer weiteren Senkung der Stückkosten.

#### Passagierzahlen liegen auf Rekordniveau

Mit einer Passagierzahl von knapp 12,9 Mio. hat Austrian Airlines 12,8 Prozent mehr Passagiere befördert als 2016 und auch mehr als je zuvor in ihrer 60-jährigen Geschichte. Das Angebot wurde um 6,6 Prozent erweitert, der Absatz konnte um 7,6 Prozent gesteigert werden. Die Auslastung lag mit 76,8 Prozent um 0,7 Prozentpunkte über Vorjahr. Die Durchschnittserlöse stiegen um 1,7 Prozent. Die Verkehrserlöse konnten um 9,4 Prozent gesteigert werden.

#### Umsatz und Ergebnis entwickeln sich positiv

Der Umsatz von Austrian Airlines lag 2017 mit 2,4 Mrd. EUR um 9,5 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Das Adjusted EBIT stieg um 62,1 Prozent auf 94 Mio. EUR an. Vor allem der Ausbau des Kontinentalgeschäfts und die sehr gute Nachfrage wirkten sich positiv auf das Ergebnis aus. Darüber hinaus konnten auch Maßnahmen zur Kostenreduktion, vor allem der Abschluss eines Rahmenvertrags mit einem wesentlichen Stakeholder und Optimierungen im Kontinentalverkehr-Netzwerk, die zu einer erhöhten Produktivität führen, zu dem positiven Ergebnis beitragen. Das EBIT konnte im Vergleich zum Vorjahr um 57,8 Prozent auf 101 Mio. EUR gesteigert werden.

## Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines

Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines setzt sich zusammen aus der Eurowings Group, Brussels Airlines und der Beteiligung an SunExpress. | Eurowings Group soll zu einem europaweit führenden Anbieter von Direktflügen ausgebaut werden. | Konzept setzt auf zentrale Steuerung verschiedener Flugbetriebe. | Umsätze wurden fast verdoppelt. | Ergebnis liegt deutlich über Vorjahr.

# 4,0

Umsatz in Mrd. €

# 94

Adjusted EBIT in Mio. €



### T038 KENNZAHLEN POINT-TO-POINT AIRLINES

		2017	2016	Veränderung in %	davon Brussels Airlines
Umsatz	Mio. €	4.041	2.060	96,2	1.345
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	-4	-		-
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	275	-36		101
EBIT	Mio. €	9	-103		15
Adjusted EBIT	Mio. €	94	-104		15
Adjusted EBIT-Marge	%	2,3	-5,0	7,3 P.	1,1
Adjusted ROCE	%	4,2	-8,0	12,2 P.	12,0
EACC	Mio. €	-63	-124	-49,2	7
Segmentinvestitionen	Mio. €	939	401	134,2	82
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	7.501	3.493	114,7	3.628
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	7.190	3.410	110,9	3.590
Fluggäste	Tsd.	32.613	18.430	77,0	9.072
Flüge	Anzahl	277.804	170.732	62,7	80.924
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	53.381	25.264	111,3	19.418
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	42.647	20.107	112,1	15.258
Sitzladefaktor	%	79,9	79,6	0,3 P.	78,6
Durchschnittserlöse	€ Cent	9,2	10,2	-9,6	-
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,9	8,3	-4,6	7,1
Stückkosten (CASK)	€ Cent	7,8	8,6	-9,9	7,1

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

## Geschäftstätigkeit

### Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines setzt auf Wachstum und Konsolidierung

Das Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines besteht aus den Flugbetrieben Eurowings, Germanwings und Eurowings Europe, die unter dem Dach der Eurowings Group zusammengefasst werden. Darüber hinaus zählen Brussels Airlines und die Beteiligung an SunExpress zu diesem Geschäftsfeld. Im Sommerflugplan 2017 umfasste das von insgesamt

elf Standorten bediente Streckennetz der Point-to-Point Airlines 192 Destinationen in 62 Ländern. Ab dem Geschäftsjahr 2018 wird das Geschäftsfeld um den Flugbetrieb der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) erweitert.

Mit der Eurowings Group verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der Direktverkehre. Das Konzept beruht neben hoher Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten auf einer

skalierbaren Unternehmensstruktur, die eine flexible Integration neuer Partner auf Basis unterschiedlicher Kooperationsmodelle ermöglicht. Das Eurowings-Konzept setzt dabei auf eine zentrale Steuerung verschiedener Flugbetriebe. Die Eurowings Group ist damit in der Lage, neben organischem Wachstum vor allem auch andere Flugbetriebe zu konsolidieren und somit Überkapazitäten im Markt abzubauen. In den nächsten Jahren soll die Eurowings Group zu einem europaweit führenden Anbieter von Direktflügen auf- und ausgebaut werden. Damit wird auch die führende Position der Lufthansa Group im Europaverkehr abgesichert, insbesondere in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Brussels Airlines soll zunehmend integriert werden

Die mit Wirkung zum 9. Januar 2017 vollständig übernommene Brussels Airlines soll planmäßig ab 2018 integriert werden. In einem ersten Schritt wurden im Geschäftsjahr 2017 bereits Kostensenkungsmaßnahmen implementiert und Umsatzsteigerungen angestoßen. Die Marktposition konnte durch die Entscheidung zur Geschäftsübernahme von Thomas Cook Belgien und Erneuerung der Brussels Airlines-Langstreckenflotte gestärkt werden. Für den Aufbau der Langstrecke aus Düsseldorf ab dem Sommerflugplan 2018 wird Brussels Airlines den operativen Betrieb der Flugzeuge übernehmen.

### Teile von Air Berlin werden übernommen

Am 13. Oktober 2017 haben die Lufthansa Group und die Air Berlin-Gruppe einen Vertrag über den Erwerb von NIKI Luftfahrt GmbH (NIKI) und der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) unterzeichnet. Die beiden Unternehmen verfügen über wettbewerbsfähige Kostenstrukturen und sollten als weitere Flugbetriebe innerhalb der Eurowings Group fortgeführt werden. Im Rahmen der Prüfung der Transaktion durch die EU-Kommission zeichnete sich Mitte Dezember 2017 ab, dass eine Übernahme und Integration von NIKI in die Eurowings Group zu diesem Zeitpunkt nicht genehmigungsfähig ist. Auf Basis dieser Einschätzung wurde die Übernahme von NIKI durch die Eurowings Group nicht weiterverfolgt. Die Übernahme der LGW wurde am 21. Dezember 2017 durch die EU-Kommission genehmigt und die Transaktion wurde im Januar 2018 vollzogen.

Die Eurowings Group wird durch die LGW um rund 870 Mitarbeiter sowie 20 Bombardier Dash 8 Q400- und 13 Airbus A320-Flugzeuge wachsen. Darüber hinaus beabsichtigt die Lufthansa Group, sieben Flugzeuge vom Typ Boeing 737-800 von TUIfly im Rahmen eines Wet-Lease zu betreiben sowie bis zu 45 Flugzeuge vom Typ A320 von Air Berlin zu übernehmen. Vor allem für die Bereederung dieser Flugzeuge hat die Eurowings Group zusätzlich zu den 870 übernommenen Mitarbeitern von LGW mehr als 1.000 weitere Stellen ausgeschrieben. Damit bietet die Eurowings Group attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten für rund 2.000 neue Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2018.

Bereits im Januar hatten beide Unternehmen eine Vereinbarung über den Wet-Lease von 38 Flugzeugen geschlossen. Entsprechend dieser Vereinbarung hat die Eurowings Group 33 Flugzeuge inklusive Cockpit-Crew, Kabinenpersonal und Wartung angemietet, die in den Farben von Eurowings fliegen. Im Geschäftsjahr 2017 wurden 30 Flugzeuge erfolgreich in die operativen Prozesse integriert. Im Rahmen der Transaktion hatte die Lufthansa Group für die Eurowings Group zehn Airbus A320 von den Leasinggebern der Air Berlin erworben und wiederum selbst zu Marktpreisen an Air Berlin zur Bereederung verleast, um so die Kosten für den Wet-Lease zu senken.

Darüber hinaus soll das Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines verstärkt organisch wachsen.

### Eurowings Group baut Standorte, Flotte und Streckennetz aus

Die Eurowings Group ist inzwischen Marktführer an den vier deutschen Standorten Köln/Bonn, Stuttgart, Hamburg und Düsseldorf. Dazu hat auch die im ersten Halbjahr 2017 erfolgreich abgeschlossene Umflottung der 23 Bombardier-Flugzeuge des Typs CRJ900 in ebenso viele A320 beigetragen. Auch die Entwicklung am Flughafen München, wo seit Ende 2016 vier Flugzeuge stationiert wurden, verläuft positiv. Ab Sommer 2018 soll der Flughafen München mit drei A330-Flugzeugen darüber hinaus als zweiter Langstreckenstandort etabliert werden. Seit Anfang November 2017 werden ebenfalls Langstreckenflüge ab Düsseldorf und ab Sommer 2018 ab Berlin angeboten. Mit dem Winterflugplan 2018 bündelt die Eurowings Group ihr Langstreckennetz im Rheinland am Flughafen Düsseldorf. Im April 2018 werden drei weitere Langstreckenflugzeuge in Düsseldorf stationiert, vier bisher am Flughafen Köln/Bonn eingesetzte Langstreckenflugzeuge folgen im November 2018. Die Kurz- und Mittelstreckenverbindungen werden in Köln/Bonn ausgebaut.

## T039 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGBIETE Point-to-Point Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2017 in Mio. €	Veränderung in %	2017 in Tsd.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in %	Veränderung in P.
Kurzstrecke	3.141	66,5	30.010	68,5	35.523	72,0	27.999	75,9	78,8	1,7
Langstrecke	786	382,2	2.604	322,7	17.858	287,2	14.648	249,5	82,0	-8,8
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>3.927</b>	<b>91,7</b>	<b>32.613</b>	<b>77,0</b>	<b>53.381</b>	<b>111,3</b>	<b>42.647</b>	<b>112,1</b>	<b>79,9</b>	<b>0,3</b>

### Tarifvereinbarungen sind geschlossen worden

Die im März 2017 mit den Tarifpartnern im Bereich Cockpit erzielte Einigung hat auch Gültigkeit für Germanwings.

➤ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.** Darüber hinaus haben die Eurowings Group, Germanwings und die Gewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) im September 2017 Tarifverträge für das deutsche Kabinenpersonal der beiden Gesellschaften geschlossen. Für den Flugbetrieb Eurowings Deutschland hat die Eurowings Group Tarifverträge mit allen relevanten Gewerkschaften vereinbart. Diese Tarifverträge ermöglichen es, die fliegerische Vorerfahrung bei der tariflichen Eingruppierung neu eingestellter Piloten und Flugbegleiter zu berücksichtigen und damit das starke Wachstum durch die Übernahme ehemaliger Air Berlin-Flugzeuge und die damit verbundenen Neueinstellungen operativ optimal zu gestalten.

### Kostenstrukturen werden nachhaltig verbessert

Die Eurowings Group arbeitet intensiv an der Senkung der Kosten. Dazu zählen insbesondere die kontinuierliche Überprüfung und Optimierung bestehender Lieferantenverträge. Die Technikkosten sollen durch die Nutzung vorhandener Kapazitäten innerhalb der Lufthansa Group reduziert werden. Darüber hinaus werden bestehende Prozesse und Strukturen verschlankt und effizienter aufgestellt.

### Point-to-Point Airlines sind weiterhin auf Wachstumskurs

Die Point-to-Point Airlines steigerten im Jahr 2017 die Anzahl der beförderten Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr um 77,0 Prozent. Die Zahl der Flüge erhöhte sich um 62,7 Prozent. Das Angebot stieg um 111,3 Prozent. Der Absatz lag um 112,1 Prozent über dem Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg damit um 0,3 Prozentpunkte auf 79,9 Prozent. Das Wachstum resultiert unter anderem aus der erstmaligen Konsolidierung von Brussels Airlines sowie dem Einsatz zusätzlicher Flugzeuge im Rahmen des Wet-Leases mit der Air Berlin-Gruppe. Letztere trug hierzu mit einem Angebotswachstum von 33,7 Prozent und einem gleichzeitigen Anstieg des Sitzladefaktors um 1,1 Prozentpunkte bei. Die Durchschnittserlöse sanken wachstums- und konsolidierungsbedingt um 9,6 Prozent. Die Verkehrserlöse stiegen um 91,7 Prozent. Zu diesem Anstieg trug die erstmalige Konsolidierung von Brussels Airlines 60,3 Prozentpunkte bei. Weiterhin wirkte sich bei den Point-to-Point Airlines die abgesetzte Menge (+36,2 Prozentpunkte) erlössteigernd aus, während gesunkene Preise (-4,5 Prozentpunkte) und negative Währungseffekte (-0,3 Prozentpunkte) zu einer Erlösminderung führten. In der regionalen Betrachtung stiegen Angebot und Verkehrserlöse sowohl auf der Kurz- wie auch auf der Langstrecke. Der Sitzladefaktor stieg nur auf der Kurzstrecke. Die Durchschnittserlöse gingen auf der Kurzstrecke konsolidierungsbedingt um 5,3 Prozent zurück. Auf der Langstrecke hingegen konnte im Wesentlichen durch den Zugang von Brussels Airlines eine Verbesserung von 38,0 Prozent erreicht werden.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsätze konnten nahezu verdoppelt werden

Durch das Wachstum der Eurowings Group und die erstmalige Konsolidierung von Brussels Airlines sowie die damit einher-

gehende gestiegene Verkehrsleistung hat sich der Umsatz der Point-to-Point Airlines im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt. Er stieg um 96,2 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR. Die übrigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 271,1 Prozent auf 282 Mio. EUR. Der Anstieg ergibt sich aus der Konsolidierung von Brussels Airlines sowie aus Effekten im Zusammenhang mit dem Wet-Lease beziehungsweise mit der Insolvenz der Air Berlin-Gruppe. Die betrieblichen Gesamterträge stiegen um 102,4 Prozent auf 4,3 Mrd. EUR.

### Aufwendungen steigen wachstumsbedingt

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 95,2 Prozent auf 4,3 Mrd. EUR. Dabei erhöhte sich der Materialaufwand um 88,2 Prozent auf insgesamt 3,1 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands verzeichneten die Treibstoffkosten einen Anstieg von 115,0 Prozent, die Aufwendungen für Leases erhöhten sich um 196,2 Prozent. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der erstmaligen Konsolidierung von Brussels Airlines und dem Wet-Lease mit der Air Berlin-Gruppe. Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 80,1 Prozent auf 499 Mio. EUR. Zu diesem Anstieg trugen die Übernahme von Brussels Airlines mit 195 Mio. EUR und das Wachstum der Point-to-Point Airlines mit 27 Mio. EUR bei. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl stieg bis Ende 2017 auf 7.190, was einem Zuwachs von 110,9 Prozent entspricht.

Die Abschreibungen stiegen um 297,0 Prozent auf 266 Mio. EUR. Dies resultierte sowohl aus einem planmäßigen Anstieg der Flugzeugabschreibungen um 115 Mio. EUR auf 178 Mio. EUR als auch aus den übrigen Abschreibungen, die um 84 Mio. EUR auf 88 Mio. EUR zunahmen. Der Anstieg der übrigen Abschreibungen ergab sich im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 70 Mio. EUR infolge des Vetos der EU-Wettbewerbsbehörden zur Übernahme von NIKI.

### Adjusted EBIT und EBIT verbessern sich

Das Beteiligungsergebnis lag mit 32 Mio. EUR um 44 Mio. EUR über Vorjahr. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 198 Mio. EUR auf 94 Mio. EUR. Das EBIT verbesserte sich um 112 Mio. EUR auf 9 Mio. EUR. Belastend wirkten hier im Vergleich zum Adjusted EBIT außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 70 Mio. EUR sowie ein Neubewertungseffekt der Pensionen für das Cockpit-Personal im Rahmen der Tarifeinigung mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit in Höhe von 15 Mio. EUR. In EBIT und Adjusted EBIT sind zudem wesentliche Belastungen durch Projektkosten aus dem Wet-Lease mit der Air Berlin-Gruppe sowie infolge der Übernahme von Flugzeugen aus dem Bestand der Air Berlin-Gruppe enthalten.

### Segmentinvestitionen steigen an

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Jahr 2017 auf 939 Mio. Euro und fielen somit um 538 Mio. Euro höher aus als im Vorjahr. Die Investitionen entfielen im Wesentlichen auf den Kauf von Flugzeugen im Rahmen des Wet-Leases mit Air Berlin, den Kauf von Flugzeugen im Rahmen der Insolvenz von Air Berlin und die Übernahme der LGW sowie den Abschluss des Austauschs von Regionalflugzeugen bei Eurowings und Brussels Airlines.



## Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Cargo ist Europas führende Fracht-Airline. | Qualitätsverbesserungen und weltweite Kooperationen sollen Marktposition stärken. | Effizientere Prozesse führen zu geringeren Kosten und deutlich erhöhter Flexibilität. | Kunden profitieren von zunehmender Digitalisierung. | Umsatz und Ergebnis verbessern sich mengenbedingt sowie dank höherer Durchschnittserlöse.

# 2,5

Umsatz in Mrd. €

# 242

Adjusted EBIT in Mio. €

### T040 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2017	2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.524	2.084	21,1
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	27	25	8,0
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	335	44	661,4
EBIT	Mio. €	240	-64	
Adjusted EBIT	Mio. €	242	-50	
Adjusted EBIT-Marge	%	9,6	-2,4	12,0 P.
Adjusted ROCE	%	15,5	-3,4	18,9 P.
EACC	Mio. €	128	-105	
Segment- investitionen	Mio. €	39	29	34,5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4.511	4.568	-1,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.504	4.559	-1,2
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	12.867	12.548	2,5
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	8.886	8.385	6,0
Nutzladefaktor	%	69,1	66,8	2,3 P.

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

## Geschäftstätigkeit

### Lufthansa Cargo ist Europas führende Frachtfluggesellschaft

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.

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf das Management von Luftfracht-containern spezialisierte Jettainer Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic. Die in Leipzig ansässige Fluggesellschaft fliegt mit zehn B777-Frachtflugzeugen im Auftrag ihrer beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express weltweit 27 Ziele an. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften.

Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten werden insbesondere auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines sowie der Eurowings-Langstreckenflüge vermarktet. 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.

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.

### Führende Position soll weiter ausgebaut werden

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

### Internationale Kooperationen werden erweitert

Die bestehende Kooperation mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) verläuft weiterhin erfolgreich. Auch die 2016 mit der in Hongkong beheimateten Cathay Pacific Cargo geschlossene Kooperation entwickelt sich positiv. So wurden im Februar 2017 die ersten gemeinsamen Sendungen transportiert. Darüber hinaus wird Lufthansa Cargo künftig mit der US-amerikanischen United Cargo kooperieren. Dabei sollen die Kunden von einem größeren Netz und einheitlichen Prozessen profitieren.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

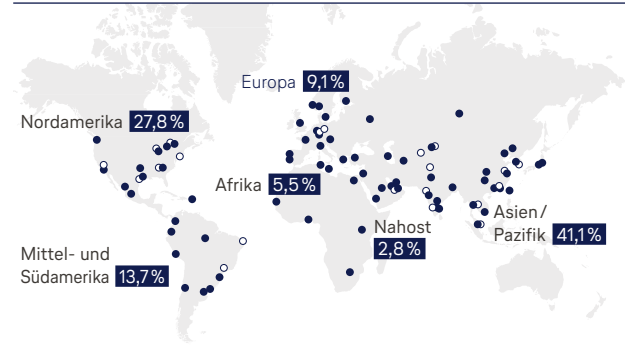
### Effizienzmaßnahmen zahlen sich aus, aktives Kostenmanagement wird fortgesetzt

Das im Jahr 2016 beschlossene strategische Kostensparprogramm zeigt bereits in der aktuellen Implementierungsphase Wirkung. So wurden zum Jahresbeginn 2017 unter anderem der Vertrieb und weitere Bereiche verschlankt, der Personalbestand sinkt. Die effizienteren Prozesse und der durch ein nachhaltiges Einsparvolumen von 80 Mio. EUR angelegte Kostenvorteil ermöglichen Flexibilität in Phasen von Überkapazitäten wie im Jahr 2016. Sie schaffen aber auch die Voraussetzung, zügig bei auftretenden Marktchancen wie im Jahr 2017 reagieren zu können.

Für 2018 sind zahlreiche Maßnahmen zur Kostenreduktion geplant. Die Implementierung des strategischen Kostensparprogramms wird dabei die größten Beiträge erzielen. Weitere Kostensenkungspotenziale bestehen in Optimierungen der Frachterflotte und Einsparungen beim Handling. Kernpunkt ist hier die Schließung des unwirtschaftlichen Lufthansa Cargo Service Centers.

### G18 ZIELORTE LUFTHANSA CARGO FRACHTERFLOTTE

- Zielorte Lufthansa Cargo ○ Zielorte AeroLogic
- Anteil an den Umsätzen nach Regionen



### Zunehmende Digitalisierung bringt zahlreiche Kundenvorteile mit sich

In den kommenden Jahren will sich das Unternehmen mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital vernetzen. Die Kunden profitieren langfristig von einer höheren Transparenz, größeren Geschwindigkeit, verbesserter Qualität und Flexibilität sowie einer höheren Effizienz. Im Jahr 2017 modernisierte Lufthansa Cargo das Revenue Management hin zu einer differenzierteren Steuerungsmöglichkeit. Durch signifikante Reduzierung manueller Prozesse wurde die Reaktionsfähigkeit des Vertriebs weiter verbessert. Parallel arbeitet Lufthansa Cargo als Teil des Strategieprogramms Cargo Evolution eng mit Start-ups zusammen, um das Geschäft entlang der gesamten Transportkette kundenfreundlicher zu gestalten. In einem ersten Schritt beteiligte sich Lufthansa Cargo 2017 an dem 2014 gegründeten Start-up Fleet Logistics, ein neutraler Online-Marktplatz zur Vermittlung internationaler See- und Luftfrachttransportdienstleistungen, der die vollständige Zahlungsabwicklung übernimmt.

### Bodeninfrastruktur wird weiter modernisiert

Das Frachtzentrum in Frankfurt wird kontinuierlich modernisiert. Die gesamte Infrastruktur des Cool Centers wurde weiter verbessert. Zudem wurde der neue Service „Road Feeder Service Cool“ eingeführt. Als besondere Dienstleistungen wurde sowohl eine spezielle Thermofolie ins Angebot aufgenommen als auch das Containerportfolio nochmals erweitert.

### T041 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer		Fracht- Nutzladefaktor	
	2017 in Mio. €	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in %	Veränderung in P.
Europa	198	11,2	688	-3,4	339	-0,4	49,3	1,5
Amerika	1.007	22,2	5.905	1,8	3.830	5,9	64,9	2,5
Asien/Pazifik	991	20,9	5.116	4,5	4.117	6,6	80,5	1,6
Nahost/Afrika	177	7,9	1.158	1,8	600	5,4	51,8	1,8
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>2.373</b>	<b>19,5</b>	<b>12.867</b>	<b>2,5</b>	<b>8.886</b>	<b>6,0</b>	<b>69,1</b>	<b>2,3</b>

### Tarifvereinbarung mit Vereinigung Cockpit geschlossen

Die im März 2017 erzielte Einigung mit den Tarifpartnern im Bereich Cockpit hat auch Gültigkeit für Lufthansa Cargo.

➔ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.**

### Angebot und Auslastung entwickeln sich positiv

Das Angebot von Lufthansa Cargo (Frachter- und Bellykapazitäten) stieg um 2,5 Prozent. Der Absatz legte um 6,0 Prozent zu. Der Nutzladefaktor erhöhte sich um 2,3 Prozentpunkte auf 69,1 Prozent. Das Angebot der Frachterkapazitäten wurde um 3,8 Prozent erhöht. Damit einher ging eine Steigerung der abgesetzten Menge um 6,9 Prozent. Der Nutzladefaktor auf Frachtflugzeugen erhöhte sich um 2,2 Prozentpunkte gegenüber Vorjahr auf 75,1 Prozent. Die angebotene Belly-Frachtkapazität wurde um 1,1 Prozent erhöht. Der Absatz stieg um 4,9 Prozent. Der Nutzladefaktor auf Belly-Diensten stieg im Vorjahresvergleich um 2,3 Prozentpunkte auf 63,9 Prozent. Die Durchschnittserlöse nahmen um 12,7 Prozent zu, die Verkehrserlöse stiegen um 19,5 Prozent.

In der regionalen Betrachtung entwickelte sich das Angebot von Lufthansa Cargos wichtigsten Verkehrsgebieten Asien/Pazifik und Amerika sehr positiv. Lediglich das Verkehrsgebiet Europa entwickelte sich leicht rückläufig. Der Frachtnutzladefaktor stieg in allen Verkehrsgebieten an. Die Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse stiegen in allen Verkehrsgebieten an. Dabei entwickelten sich die Durchschnittserlöse in den Verkehrsgebieten Asien/Pazifik und Amerika aufgrund der starken Verkäufe aus Deutschland, Europa und Asien überproportional.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsatz steigt gegenüber Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2017 stieg der Umsatz von Lufthansa Cargo gegenüber Vorjahr um 21,1 Prozent auf 2,5 Mrd. EUR. Der Anstieg ist auf die transportierten Mengen und auf stark gestiegene Durchschnittserlöse besonders im Expressgeschäft zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 80 Mio. EUR insbesondere wegen erhaltener Schadensersatzleistungen um 23,1 Prozent über Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse stiegen um 21,2 Prozent auf insgesamt 2,6 Mrd. EUR.

### Aufwendungen steigen wachstumsbedingt

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 6,7 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. Der Materialaufwand nahm um 11,7 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR zu. Innerhalb dieser Position erhöhte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt auf 326 Mio. EUR (+25,9 Prozent). Der Charteraufwand nahm um 10,5 Prozent auf 683 Mio. EUR zu. Der Personalaufwand blieb stabil bei 431 Mio. EUR (Vorjahr: 428 Mio. EUR). Die Abschreibungen sanken um 12,0 Prozent auf 95 Mio. EUR aufgrund des Impairments Ende 2016 mit anschließendem Verkauf von zwei Flugzeugen vom Typ MD-11 im Juli 2017. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen

sanken auf 248 Mio. EUR (-3,5 Prozent). Kostensenkungen konnten insbesondere durch die Verschlanung des Vertriebs und weiterer Bereiche erzielt werden; der Personalbestand ist gesunken.

### T042 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.613	1.444	11,7
davon Treibstoff	326	259	25,9
davon Gebühren	302	295	2,4
davon Charter	683	618	10,5
davon Technikleistungen	161	135	19,3
Personalaufwand	431	428	0,7
Abschreibungen	95	108	-12,0
Sonstiger betrieblicher Aufwand	248	257	-3,5
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>2.387</b>	<b>2.237</b>	<b>6,7</b>

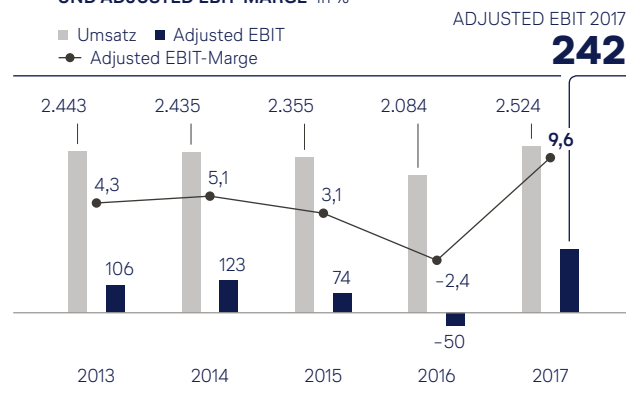
### Adjusted EBIT und EBIT steigen deutlich

Das Beteiligungsergebnis blieb nahezu unverändert bei 23 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 292 Mio. EUR auf 242 Mio. EUR. Das EBIT verbesserte sich um 304 Mio. EUR auf 240 Mio. EUR. Hintergrund der geringen Abweichung zwischen Adjusted EBIT und EBIT sind sich saldierende Effekte aus einer Sonderabschreibung, die Zuschreibung für eine im Juni reaktivierte MD-11F sowie die Umstellung der Versorgung des Cockpit-Personals aufgrund der neuen Tarifvereinbarung. Im langjährigen Vergleich erzielte das Geschäftsfeld Logistik nach dem Verlust im Vorjahr ein ausgezeichnetes Ergebnis.

### Segmentinvestitionen steigen an

Die Investitionen sind im Berichtszeitraum um 34,5 Prozent auf 39 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg erfolgte im Finanzanlagevermögen durch den Kauf einer Beteiligung und im Sachanlagevermögen bei der Jettainer GmbH.

### G19 LOGISTIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. €



## Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik ist weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerzielle Flugzeuge. | Strategischer Fokus liegt auf Innovationen und strategischen Partnerschaften. | Kontinuierliche Kostensenkungen werden umgesetzt. | Umsatz steigt vor allem aufgrund höherer konzerninterner Erlöse. | Ergebnis liegt über Vorjahr.

# 5,4

Umsatz in Mrd. €

# 411

Adjusted EBIT in Mio. €

### T043 KENNZAHLEN TECHNIK

		2017	2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.404	5.144	5,1
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1.836	1.627	12,8
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	531	517	2,7
EBIT	Mio. €	411	410	0,2
Adjusted EBIT	Mio. €	415	411	1,0
Adjusted EBIT-Marge	%	7,7	8,0	-0,3 P.
Adjusted ROCE	%	7,7	8,6	-0,9 P.
EACC	Mio. €	147	142	3,5
Segment- investitionen	Mio. €	233	216	7,9
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	21.502	20.839	3,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	21.200	20.708	2,4
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	23	23	0,0

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

### 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 an 60 Gesellschaften beteiligt. Lufthansa Technik betreut weltweit rund 800 Kunden, darunter vor allem Airlines und Flugzeug-Leasinggesellschaften, aber auch VIP-Jet-Betreiber und öffentliche Auftraggeber.

Das Leistungsspektrum von Lufthansa Technik verteilt sich auf die acht Produktdivisionen Wartung, Flugzeugüberholung, Triebwerke, Geräte, Flugzeugsysteme, Entwicklung und Herstellung von Kabinenprodukten, Entwicklung digitaler Produkte sowie die Erstausrüstung 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.

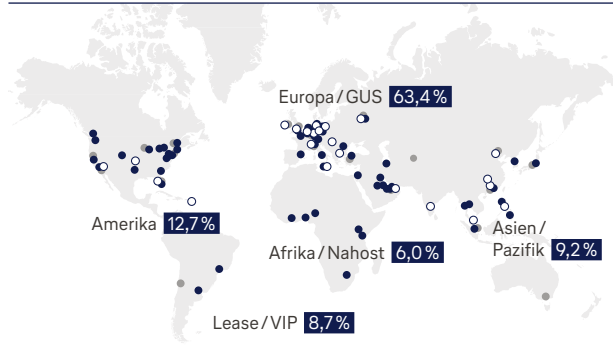
#### Innovationen und digitale Produkte ergänzen Angebot

2017 hat Lufthansa Technik mit AVIATAR eine innovative Plattform vorgestellt, auf der über zahlreiche Apps eine Vielzahl digitaler Maintenance-, Repair- and Overhaul-Produkte (MRO) und -Dienstleistungen angeboten wird. AVIATAR unterstützt Kunden in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs und hilft bei der Fehlerprognose für Einzelkomponenten. Informationen werden an zentraler Stelle gebündelt und zusammengefasst. Mit Hilfe von Analysemodellen werden neue Einblicke, Empfehlungen und Meldungen erarbeitet, damit Kunden die nötigen Entscheidungen schneller und fundierter treffen können.

Zur Optimierung interner Prozesse hat Lufthansa Technik eine Lokalisierungssoftware für Betriebsmittel entwickelt. Des Weiteren steht ein von Lufthansa Technik entwickeltes hochflexibles Reparaturverfahren für Strukturen aus Faserbundwerkstoff (FVK) vor der industriellen Einführung.

## G20 STANDORTE LUFTHANSA TECHNIK

- Größte Wartungsstationen
- Größte Beteiligungen
- Vertriebsrepräsentanzen
- Anteil an den Umsätzen nach Regionen



Der anspruchsvollen Wettbewerbssituation begegnet Lufthansa Technik mit weiteren Produkt- und Technologieinnovationen wie dem Online-Service „SafeDrone“, mit dem Hersteller und Nutzer den technischen Zustand ihrer Drohnen nach einer erfolgten Mission überwachen können, sowie einer Radarkuppel für die Nutzung des Frequenzbands Ka-Band.

### Lufthansa Technik wächst weiterhin international

Im Bereich Triebwerk treibt Lufthansa Technik zusammen mit ihren Partnern den Aufbau neuer Standorte voran. Das mit GE Aviation gemeinsam geplante Unternehmen XEOS legte 2017 den Grundstein für den Bau eines hochmodernen Instandhaltungszentrums in Polen, in dem zukünftig die Triebwerksmuster GENx-2B und GE9X überholt werden.

Lufthansa Technik und MTU Aero Engines haben im Dezember 2017 den Vertrag zur Gründung eines gemeinsamen Instandhaltungsunternehmens für Getriebefan-Triebwerke unterzeichnet, an dem beide Partner jeweils 50 Prozent der Anteile halten. Das Joint Venture mit dem Namen Engine Maintenance Europe (EME Aero) mit Sitz in Polen soll künftig rund 800 Mitarbeiter beschäftigen. Beide Joint Venture-Partner investieren bis 2020 insgesamt rund 150 Mio. EUR. Nach der Aufnahme des Betriebs im Jahr 2020 ist eine Kapazität von mehr als 400 Instandsetzungen pro Jahr von Getriebefan-Triebwerken der PW1000G-Serie vorgesehen. In Asien hat der Komponentenbereich mit dem Tochterunternehmen Lufthansa Technik Asia Pacific seine Präsenz in diesem wichtigen Wachstumsmarkt weiter ausgebaut. In Dubai ist die Lufthansa Technik Middle East das erste Unternehmen, das den Betrieb innerhalb der Luftfahrtversorgungskette des Dubai South Aviation Districts aufnimmt und Dienstleistungen für Airframe Related Components, AOG-Support, Fahrwerke und Triebwerke anbietet.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Wichtige Verträge sind verlängert und neu abgeschlossen worden

Im Berichtszeitraum ist die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge um 10,2 Prozent auf 4.556 gestiegen. Damit wird weltweit rund jedes siebte kommerziell betriebene Flugzeug von Lufthansa Technik betreut. Im Geschäftsjahr 2017 konnten elf neue Kunden gewonnen und 440 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 11,8 Mrd. EUR für 2017 und die Folgejahre abgeschlossen werden.

### Weltweite Kapazitäten werden nachfragegerecht ausgeweitet

Um die steigende Nachfrage zu bedienen, werden die weltweiten Kapazitäten kontinuierlich erweitert. So wird beispielsweise Lufthansa Technik Shannon als erstes MRO-Unternehmen in Irland die Boeing 787 instand halten können. Für das Langstreckenflugzeug wird das Unternehmen in Shannon seine vorhandenen Wartungshangars modifizieren, um umfassende Überholungsleistungen für den Dreamliner anzubieten.

Zudem hat Lufthansa Technik von der chinesischen Luftfahrtbehörde die Zulassung als Instandhaltungsbetrieb für den Airbus A319 erhalten. Damit kann das Unternehmen Wartungs- und Überholungsleistungen sowie Kabinenumbauten an Flugzeugen dieses Typs durchführen, die in China registriert sind. Die Zulassung wurde im Rahmen des ersten an Lufthansa Technik vergebenen Projekts zur Überholung eines ACJ319 erteilt.

WIZZair, der größte Low-Cost-Carrier Zentral- und Osteuropas, hat die Lufthansa Technik-Plattform AVIATAR als Partner für seine zukünftige digitale Flottenunterstützung ausgewählt. Air Canada und Lufthansa Technik stärken ihre vertrauensvolle Partnerschaft mit der Vereinbarung über eine integrierte Komponentenversorgung für die zukünftige Boeing 737 MAX-Flotte der Airline. Die Fluggesellschaft hat außerdem einen bestehenden Vertrag über die Instandhaltung von CFM56-Triebwerken um weitere acht Jahre bis 2026 verlängert.

Ende September wurde am Standort Frankfurt Osthafen die neue Räder- und Bremsen-Werkstatt von Lufthansa Technik eröffnet. In knapp zweijähriger Bauzeit wurden rund 60 Mio. EUR in eine modernsten Ansprüchen genügende Industrieanlage mit aktuell rund 200 Arbeitsplätzen investiert.

### Flugzeugüberholung in Hamburg ist geschlossen worden

Im Juni 2017 ist die Flugzeugüberholung am Standort Hamburg eingestellt worden. Trotz intensiver Verhandlungen konnten die Tarifpartner keine Lösung finden, die eine wirtschaftliche Fortsetzung möglich gemacht hätte. Alle von der Schließung betroffenen Mitarbeiter erhielten die Möglichkeit, in andere Unternehmensbereiche am Standort Hamburg zu wechseln.

### Kontinuierliche Kostensenkungen stehen im Fokus

Zu den wesentlichen Kostensenkungsmaßnahmen zählt die Zukunftssicherung des Triebwerksbereichs am Standort Hamburg. Dazu sollen unter anderem die Arbeitszeit am Produkt erhöht, Prozesse effizienter gestaltet und das Produktionsumfeld verschlankt werden. Mit dem Betriebsrat und der Gewerkschaft ver.di wurden tarifliche Maßnahmen vereinbart, beispielsweise die Erhöhung der Wochenarbeitszeit. Des Weiteren sollen die Kosten im Komponenten-geschäft reduziert werden, um dem anhaltenden Preisdruck in diesem Markt zu begegnen. Dazu stehen unter anderem die Optimierung der wichtigsten Geschäftsprozesse, die Neuverhandlung von Verträgen und die Reduktion der Umschlagszeit im Fokus. Darüber hinaus sollen die Kosten im Bereich Fleet Services signifikant vermindert werden. Dafür sollen unter anderem Prozesse effizienter gestaltet, Overheadkosten reduziert und ein flexiblerer Einsatz von Kapazitäten ermöglicht werden.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Europa ist wichtigster Absatzmarkt

Der wichtigste Absatzmarkt des Unternehmens bleibt die Region Europa inklusive Mittlerer Osten und Afrika. Der Umsatzanteil dieser Region lag 2017 mit 65,2 Prozent um 1,7 Prozentpunkte über Vorjahr. In der Region Asien/Pazifik blieb der Anteil konstant auf 11,0 Prozent. Der Umsatzanteil in der Region Amerika sank auf 16,2 Prozent (-1,4 Prozentpunkte). Der Gesamtumsatz mit Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreibern lag annähernd stabil bei 7,6 Prozent (-0,3 Prozentpunkte).

### Umsatz konnte gesteigert werden

Lufthansa Technik konnte den Umsatz im Geschäftsjahr 2017 um 5,1 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR steigern. Dabei konnten sowohl die externen Erlöse um 1,5 Prozent auf 3,6 Mrd. EUR als auch insbesondere die konzerninternen Erlöse, getrieben durch eine höhere Anzahl an Triebwerks-Events für den Kunden Lufthansa German Airlines, um 12,8 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR gesteigert werden.

86,8 Prozent des Gesamtumsatzes entfielen auf die Lufthansa Technik AG, die mit ihrer erfolgreichen Wachstumsstrategie mengenbedingt den wettbewerbsbedingten Preisverfall überkompensierte. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 327 Mio. EUR um 47,3 Prozent über Vorjahr. Die vom Geschäftsfeld Technik erwirtschafteten Gesamterlöse stiegen um 6,8 Prozent auf 5,7 Mrd. EUR.

### Aufwendungen steigen 2017 an

Die betrieblichen Gesamtaufwendungen nahmen um 7,4 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR zu. Dabei erhöhte sich der Materialaufwand aufgrund von Kostensteigerungen und der Erhöhung der Gesamtleistungen im Geräte- und Triebwerksbereich sowie gestiegener Fremdleistungen um 11,8 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR. Der Personalaufwand lag mit 1,4 Mrd. EUR

um 6,6 Prozent über Vorjahr. Die Abschreibungen stiegen um 12,1 Prozent auf 120 Mio. EUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken um 5,8 Prozent auf 835 Mio. EUR. Kostensenkungsmaßnahmen wie insbesondere die Projekte zur Optimierung der Supportkosten und zur Reduzierung der Herstellkosten durch neue Instandhaltungsprinzipien wirkten sich positiv auf die Gesamtaufwendungen aus.

### T044 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3.039	2.718	11,8
davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.970	1.760	11,9
davon Fremdleistungen	847	762	11,2
Personalaufwand	1.356	1.272	6,6
Abschreibungen	120	107	12,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand	835	886	-5,8
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>5.350</b>	<b>4.983</b>	<b>7,4</b>

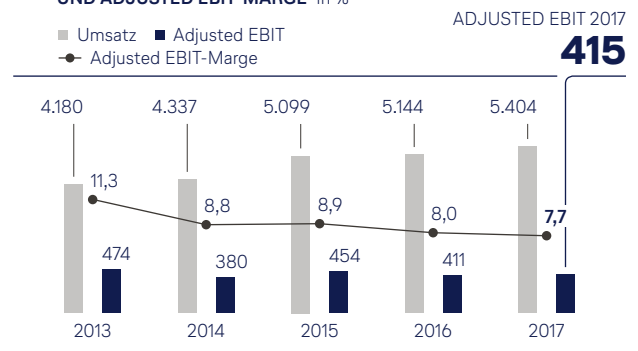
### Adjusted EBIT und EBIT steigen leicht

Das Beteiligungsergebnis lag mit 30 Mio. EUR um 11,1 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Lufthansa Technik erzielte 2017 ein Adjusted EBIT in Höhe von 415 Mio. EUR, das damit um 1,0 Prozent über dem Vorjahresniveau lag. Neben einer positiven Geschäftsentwicklung in der Komponenten-instandhaltung war auch die gute Ergebnislage in den Beteiligungen für das Ergebnis verantwortlich. Das EBIT stieg um 0,2 Prozent auf 411 Mio. EUR. Im langjährigen Vergleich erzielte Lufthansa Technik damit wieder ein gutes Ergebnis.

### Segmentinvestitionen wurden ausgeweitet

Die Investitionen stiegen um 7,9 Prozent auf 233 Mio. EUR. Wesentliche Investitionen betrafen die Beschaffung von Werkzeugen sowie Werkstatt- und Lagerausstattung für neue Flugzeug- und Triebwerksmuster, den Aufbau von Triebwerks-Joint Ventures und den Kauf von Reservetriebwerken bei der Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing.

### G21 TECHNIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



## Geschäftsfeld Catering

LSG Group ist ein führender Anbieter im Airline-Catering. | Transformation des Geschäftsmodells führt zu höherer Flexibilität und Agilität.  
| Umsatz ist angestiegen. | Adjusted EBIT geht vor allem aufgrund höherer Transformationsaufwendungen zurück.

# 3,2

Umsatz in Mrd. €

# 66

Adjusted EBIT in Mio. €

### T045 KENNZAHLEN CATERING

		2017	2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.219	3.194	0,8
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	663	644	3,0
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	135	166	-18,7
EBIT	Mio. €	45	60	-25,0
Adjusted EBIT	Mio. €	66	104	-36,5
Adjusted EBIT-Marge	%	2,1	3,3	-1,2 P.
Adjusted ROCE	%	3,9	6,0	-2,1 P.
EACC	Mio. €	-17	-15	13,3
Segment- investitionen	Mio. €	84	73	15,1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	34.563	35.530	-2,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	35.122	35.571	-1,3
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	120	121	-0,8

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

## Geschäftstätigkeit

### Umfangreiches Portfolio basiert auf Kernkompetenzen in Kulinarik und Logistik

Die LSG Group bietet ein komplettes Portfolio von Produkten rund um den Bordservice an. Mit der etablierten Marke LSG Sky Chefs, dem weltweit größten Küchen-Netzwerk und ihrer Expertise ist sie Branchenführer für hochwertige Bordverpflegung. Die globale kulinarische Kompetenz und die Präzision in der Logistik bilden das starke Fundament der LSG Group für kontinuierliches Wachstum und erfolgreiche Expansion. Das Unternehmen ist mit 198 Betrieben und über zahlreiche Partnerschaften an 205 Flughäfen der Welt präsent. Die Aktivitäten der LSG Group werden durch die Muttergesellschaft LSG Lufthansa Service Holding AG gesteuert. Zum Jahresende 2017 umfasste die Gruppe 156 Einzelgesellschaften.

Darüber hinaus unterstützt die LSG Group ihre Kunden bei der Erfüllung von Ansprüchen, die sich infolge zunehmender Digitalisierung und Individualisierung permanent verändern. Dazu zählen die Entwicklung und das Management airline-spezifischer Bordverkaufsprogramme durch Retail inMotion, der Einkauf und das Design von Bordserviceequipment seitens SPIRIANT, die Steuerung und Optimierung der Lager- und Transportlogistik durch SkylogistiX sowie die Bewirtschaftung von Lounges unter der Marke LSG Sky Chefs. Zudem bietet das Unternehmen in den USA unter der Marke SCIS Air Security Sicherheitskonzepte an. In Deutschland werden die Einzelhandelsmärkte Ringeltaube an Flughäfen betrieben.

Des Weiteren hat die LSG Group ihre Stärken konsequent genutzt, um in branchenfremde Märkte einzutreten. Dienstleistungen für Zugbetreiber in Europa sowie Produkte für den Einzelhandel gehören inzwischen ebenfalls zu den Kerngeschäftsfeldern.

## Transformation des Geschäftsmodells sichert Zukunftsfähigkeit

Die LSG Group reagiert auf die rasanten Veränderungen im Airline-Catering-Markt. Neben dem Erwerb und dem Ausbau des Bordverkaufsspezialisten Retail inMotion werden die bestehenden betrieblichen Strukturen, insbesondere in Europa, sukzessive angepasst und durch eine Zentralproduktion mit intelligenter Logistikhilfe ergänzt. Der Pilotbetrieb in Tschechien verläuft seit dem Frühjahr 2017 erfolgreich und wird fortgeführt, um weitere Erkenntnisse hinsichtlich des Umbaus der europäischen Produktionslandschaft zu gewinnen. So können die operativen und kommerziellen Geschäftsmodelle für Fluggesellschaften flexibler und agiler gestaltet werden. Insbesondere in Deutschland sollen die Unternehmensstrukturen umfangreich modernisiert werden. Weiteres Wachstum wird insbesondere durch die Ausweitung der Aktivitäten in den Segmenten Bordserviceequipment und Lieferungen an den Einzelhandel erzielt.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Bordverkaufsprogramme lösen klassisches Catering zunehmend ab

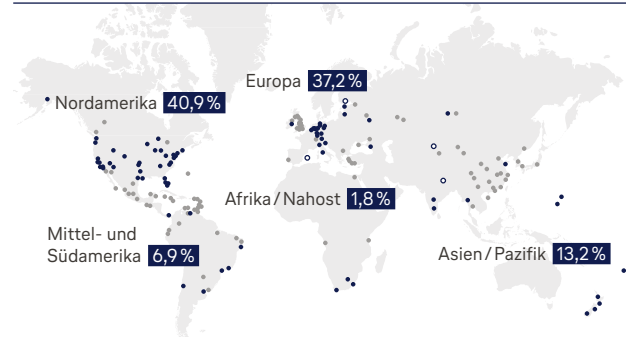
Ein kontinuierliches Wachstum der Passagierzahlen, die steigende Nachfrage nach Bordverkaufsprogrammen sowie der erfolgreiche Einstieg in neue Marktsegmente prägen die Entwicklung der LSG Group.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden umfangreiche Verträge mit Air France-KLM, Alaska Airlines, American Airlines, COPA Airlines, Eurowings, JetBlue, Lufthansa, Ryanair und SunExpress verlängert. Hingegen wurde der verlustbringende Catering-Vertrag mit Thomas Cook/Condor in Deutschland, Skandinavien und Finnland im Frühjahr nicht verlängert. LATAM und Aer Lingus nutzen die Expertise von Retail inMotion zur Umstellung ihrer Servicekonzepte auf Bordverkauf. TGV Lyria und TGV France-Italie konnten als Neukunden im Zuggeschäft gewonnen werden. Die globale Expansion von SPIRIANT wird durch die Neukundengewinnung von Hong Kong Airlines und Qatar Airways fortgeführt.

Die Technologie von Retail inMotion kam zur Jahresmitte 2017 bereits auf 10 Prozent aller weltweiten Flüge und damit für mehr als 500 Mio. Passagiere zum Einsatz.

## G22 STANDORTE LSG GROUP

- LSG Sky Chefs ● Joint Ventures ○ Strategische Partnerschaften
- Anteil an den Umsätzen nach Regionen



### Netzwerk und Strukturen werden fortlaufend verändert

Die LSG Group hat die Managementverantwortung für den Catering-Betrieb in Helsinki, Finnland, an Finnair zurückgegeben. Mit der in Osaka, Japan, ansässigen AAS-Catering schloss das Unternehmen eine neue Vereinbarung über technische Unterstützung ab. Über das russische Joint Venture mit Aeroflot, Aeromar, ergänzt der Standort Ufa die Präsenz in Russland. Die bestehenden Partnerschaften in Chengdu und Shanghai, beide in China, wurden um 20 beziehungsweise zehn Jahre, das Joint Venture in Kairo, Ägypten, um sieben Jahre verlängert.

Die prozessorientierte weltweite Neuausrichtung des Unternehmens schreitet konsequent voran und stellt eine gute Grundlage zur weiteren Prozessstandardisierung und -optimierung der betrieblichen und administrativen Abläufe dar.

### Unternehmensweite Maßnahmen führen zu höherer Effizienz

Die LSG Group wird im Jahr 2018 ihre umfangreichen Programme zur fortlaufenden Optimierung von Prozessen und Strukturen fortsetzen und kontinuierlich um weitere Maßnahmen ergänzen. Im Rahmen eines Programms werden die Abläufe in den administrativen und indirekten Bereichen standardisiert und optimiert, um neben Qualitäts- und insbesondere Effizienzsteigerungen eine stärkere Konsistenz der Produkte und Dienstleistungen über alle Regionen und Bereiche zu schaffen. Gleichzeitig arbeitet das Unternehmen weiterhin intensiv an der Transformation seines Geschäftsmodells mit Schwerpunkt auf Europa, indem über Zentralproduktionen mit intelligentem Logistiknetzwerk eine höhere Flexibilität und Reichweite in der Liefer- und Servicefähigkeit und dadurch eine optimierte Kostenstruktur erzielt wird. Zudem wird die Produktivität in den Betrieben durch ein transparentes Prozessmanagement erhöht.



## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsatz steigt gegenüber Vorjahr

Der Umsatz des Geschäftsfelds Catering stieg im Geschäftsjahr 2017 trotz negativer Wechselkurseffekte gegenüber Vorjahr um 0,8 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Gesellschaften trugen mit 7 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei. Der Außenumsatz stieg um 0,2 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR. Der Innenumsatz wuchs um 3,0 Prozent auf 663 Mio. EUR. Die sonstigen Erträge lagen mit 61 Mio. EUR um 9,0 Prozent unter Vorjahr. Die Gesamterlöse erhöhten sich um 0,6 Prozent auf 3,3 Mrd. EUR.

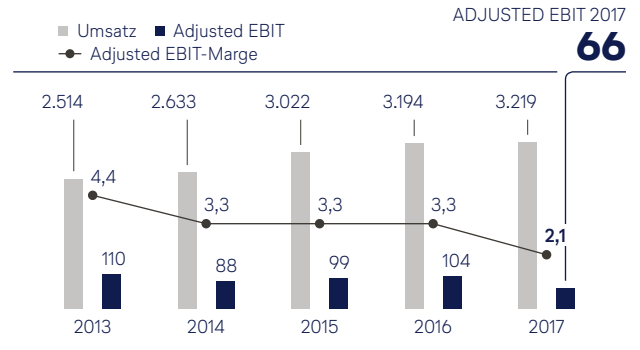
### Aufwendungen legen 2017 zu

Die betrieblichen Gesamtaufwendungen lagen mit 3,3 Mrd. EUR um 1,4 Prozent über Vorjahr. Der Materialaufwand stieg vornehmlich mengenbedingt um 0,9 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Der Personalaufwand erhöhte sich um 3,1 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Vor allem Transformationsaufwendungen in der Region Europa trugen zur Erhöhung des Personalaufwands bei. Die Abschreibungen lagen mit 90 Mio. EUR primär aufgrund gesunkener außerplanmäßiger Abschreibungen auf Sachanlagen in Europa um 15,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 1,8 Prozent auf 560 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus Wertberichtigungen auf Forderungen.

#### T046 AUFWENDUNGEN CATERING

	2017 in Mio. €	2016 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.396	1.383	0,9
Personalaufwand	1.221	1.184	3,1
Abschreibungen	90	106	-15,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand	560	550	1,8
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>3.267</b>	<b>3.223</b>	<b>1,4</b>

#### G23 CATERING: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



### Adjusted EBIT und EBIT sinken gegenüber Vorjahr

Das Beteiligungsergebnis lag mit 32 Mio. EUR um 45,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Das Adjusted EBIT ging insbesondere aufgrund der gestiegenen Transformationsaufwendungen um 36,5 Prozent auf 66 Mio. EUR zurück. Das EBIT sank um 25,0 Prozent auf 45 Mio. EUR und ist im Wesentlichen aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf Sachanlagen um 21 Mio. EUR niedriger als das Adjusted EBIT. Ohne Berücksichtigung der vorgenannten Transformationsaufwendungen und außerplanmäßigen Abschreibungen wäre das Ergebnis gegenüber Vorjahr gestiegen. Vor diesem Hintergrund erzielte die LSG Group im langjährigen Vergleich ein durchschnittliches Ergebnis.

### Segmentinvestitionen werden ausgeweitet

Die Investitionen stiegen um 15,1 Prozent auf 84 Mio. EUR und entfielen im Wesentlichen auf die Modernisierung von Produktionsstandorten.

## Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus profitiert von starkem internationalen Geschäftsreisewachstum. | Adjusted EBIT liegt deutlich über Vorjahr. | Ergebnis von Lufthansa Aviation Training sinkt gegenüber Vorjahr. | IT-Gesellschaften entwickeln ihr Geschäft erfolgreich weiter. | Adjusted EBIT wächst um 4,9 Prozent.

### T047 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2017	2016 <sup>1)</sup>	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	Mio. €	2.702	2.321	16,4
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	-63	-98	35,7
EBIT	Mio. €	-133	-167	20,4
Adjusted EBIT	Mio. €	-130	-182	28,6
Segmentinvestitionen	Mio. €	62	39	59,0
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	11.157	9.891	12,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	11.161	8.080	38,1

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst aufgrund Neustrukturierung Geschäftsfelder.

<sup>2)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Das Geschäftsfeld umfasst die Service- und Finanzgesellschaften sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group. Dazu zählen insbesondere AirPlus, Lufthansa Aviation Training sowie die IT-Gesellschaften.

#### AirPlus erweitert Produktportfolio und Marktpräsenz

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus) ist ein führender internationaler Anbieter von Lösungen für das tägliche Management von Geschäftsreisen. Die Gesellschaft bietet unter der Marke AirPlus International marktspezifische Lösungen in über 60 Ländern weltweit an. Insgesamt betreute das Unternehmen im Berichtsjahr über 50.000 Firmenkunden.

Seit Juli 2017 ist AirPlus auch auf dem japanischen Markt präsent: AirPlus und Japan Airlines (JAL) haben ein Partnerschaftsabkommen unterzeichnet, um gemeinsam Firmenkunden und Reisebüros den JAL-AirPlus Company Account und den AirPlus Information Manager anzubieten.

Seit Oktober 2017 ist die virtuelle Bezahlösung AirPlus A.I.D.A. Virtual Cards auch in den USA Bestandteil des Produktportfolios. Mit dem Eintritt in den weltweit zweitgrößten Reisemarkt bietet AirPlus seinen globalen und multinationalen Kunden ein einheitliches Produktangebot für ihre Geschäftsreiseausgaben.

In den kommenden Jahren wird AirPlus umfangreiche Investitionen in die Modernisierung der IT und Prozesslandschaft tätigen, um Produktentwicklungen und Innovationen schneller auf den Markt zu bringen. Dies führt gleichzeitig zu einer Senkung der operativen Kosten und einem Ausbau der Profitabilität.

Das Geschäftsjahr 2017 zeichnete sich durch ein starkes internationales Geschäftsreisewachstum aus: AirPlus-Kunden haben weltweit 9,3 Prozent mehr für Geschäftsreisen ausgegeben als im Vorjahr.

Das Adjusted EBIT von AirPlus lag mit 48,8 Mio. EUR um 21,2 Prozent über dem Vorjahr. Das EBIT lag im Berichtszeitraum aufgrund von Sondererträgen im Vorjahr mit 44 Mio. EUR um 42,1 Prozent unter dem Vorjahreswert.

#### Lufthansa Aviation Training bietet Aus- und Weiterbildung auf höchstem Qualitätsniveau

Zu Beginn des Jahres 2017 ist die Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT) aus Lufthansa Flight Training und Swiss Aviation Training hervorgegangen. Das Unternehmen gehört mit seiner Kompetenz in der Aus- und Weiterbildung von Cockpit- und Kabinenpersonal in zwölf modernen Trainingszentren und an Simulatorstandorten zu den weltweit führenden Unternehmen im Bereich Flight Training.

Unter der Marke European Flight Academy (EFA) bündelt die LAT sämtliche Flugschulen in Deutschland, der Schweiz und den USA. Das Unternehmen mit Sitz in München beschäftigt insgesamt rund 1.000 Mitarbeiter und bildet nicht nur den fliegerischen Nachwuchs der Lufthansa Group Airlines aus – es schult vielmehr als Full-Service-Provider mit neu entwickelten Trainingskonzepten auch das fliegende Personal von über 200 nationalen und internationalen Kunden.

Das Angebot an modernen Schulungsmöglichkeiten wurde 2017 kontinuierlich erweitert, beispielsweise durch Investitionen in Flugsimulatoren der neuesten Generation und den Erwerb von 25 neuen Schulungsflugzeugen des Typs Cirrus SR20 für die Flugschule in Phoenix, Arizona, USA.

Das Adjusted EBIT der LAT einschließlich aller Beteiligungen sank im Geschäftsjahr 2017 um 22,4 Prozent auf 42 Mio. EUR. Die Veränderung ergab sich vor allem durch besondere Projekt- und Umstrukturierungsaufwendungen aufgrund der Zusammenlegung der beiden Gesellschaften. Ergebnisbelastend wirkten zum anderen auch Bewertungseffekte aus Pensionsverpflichtungen und Verluste im Bereich der Ausbildung von Nachwuchsflugzeugführern.

#### **IT-Gesellschaften entwickeln ihr Geschäft erfolgreich weiter**

Die Lufthansa Systems GmbH & Co. KG hat ihr Spektrum an Lösungen und Beratungsleistungen sowohl in Bezug auf die Effizienzsteigerung und Differenzierung aller Bereiche einer Airline als auch bezüglich der Optimierung der gesamten Reisekette der Passagiere weiter ausgebaut. Insgesamt zählen weltweit mehr als 300 Airlines zum Kundenstamm von Lufthansa Systems.

Lufthansa Industry Solutions baute ihr Geschäft weiter aus und konnte sich im stark umkämpften IT-Markt mit ihren Angeboten sowohl im Bereich der neuen Technologien wie Internet of Things oder Data Analytics als auch in ihren Fokusbranchen Logistik, Industrie und Automotive erfolgreich behaupten. Die Kundenbasis umfasst Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group sowie mehr als 200 Unternehmen in unterschiedlichen Branchen.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die IT-Gesellschaften im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 33 Mio. EUR, das um 4,9 Prozent über Vorjahr lag. Das EBIT ist um 33,3 Prozent auf 32 Mio. EUR angestiegen. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf eine nachträgliche Kaufpreisanpassung aus dem Verkauf des Infrastrukturbereichs der ehemaligen Lufthansa Systems AG an die IBM-Gruppe zurückzuführen.

#### **Konzernfunktionen verzeichnen Ergebnisverbesserung**

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

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen stiegen um 38,8 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Die betrieblichen Aufwendungen legten um 22,3 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR zu. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 21,7 Prozent auf -270 Mio. EUR, das EBIT stieg um 22,6 Prozent auf -278 Mio. EUR. Das höhere Ergebnis resultiert im Wesentlichen aus niedrigeren Kursverlusten im Vergleich zum Vorjahr sowie gegenläufig gestiegenen IT-Aufwendungen.

#### **Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen verbessert sich erneut**

Die Gesamterlöse des Segments Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen sind um 16,4 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR gestiegen. Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 13,9 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 28,6 Prozent auf -130 Mio. EUR. Das EBIT verbesserte sich um 20,4 Prozent auf -133 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 wurde um CSR-relevante Aspekte und deren Risiken für externe Stakeholder erweitert.

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group einer Vielzahl von gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen, finanzwirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Chancen und Risiken ausgesetzt. Als Chancen und Risiken definiert die Lufthansa Group mögliche positive beziehungsweise negative Abweichungen von einem Planwert, einer Prognose oder einer Zielvorstellung möglicher zukünftiger Entwicklungen oder Ereignisse. Als allgegenwärtige Bestandteile unternehmerischer Tätigkeit werden Chancen und Risiken bewusst aktiv und in Geschäftsprozesse integriert gesteuert.

## 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 regulatorische Rahmenbedingungen, als auch von innen durch neue Produkte, Innovationen, Qualitätsverbesserungen und Wettbewerbsdifferenzierungen.

Mitarbeiter und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Ergänzend wirkt der turnusmäßige Strategie- und Planungsprozess, der durch die Strategie- und Controlling-Bereiche gesteuert wird. 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 und damit für die Interessen ihrer Aktionäre 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, 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 und die IT-Gesellschaften sowie die Delvag-Gruppe einbezogen.

Die Beteiligten werden in der Abbildung [➤ G24 Risikomanagement bei der Lufthansa Group, S. 65](#), dargestellt.

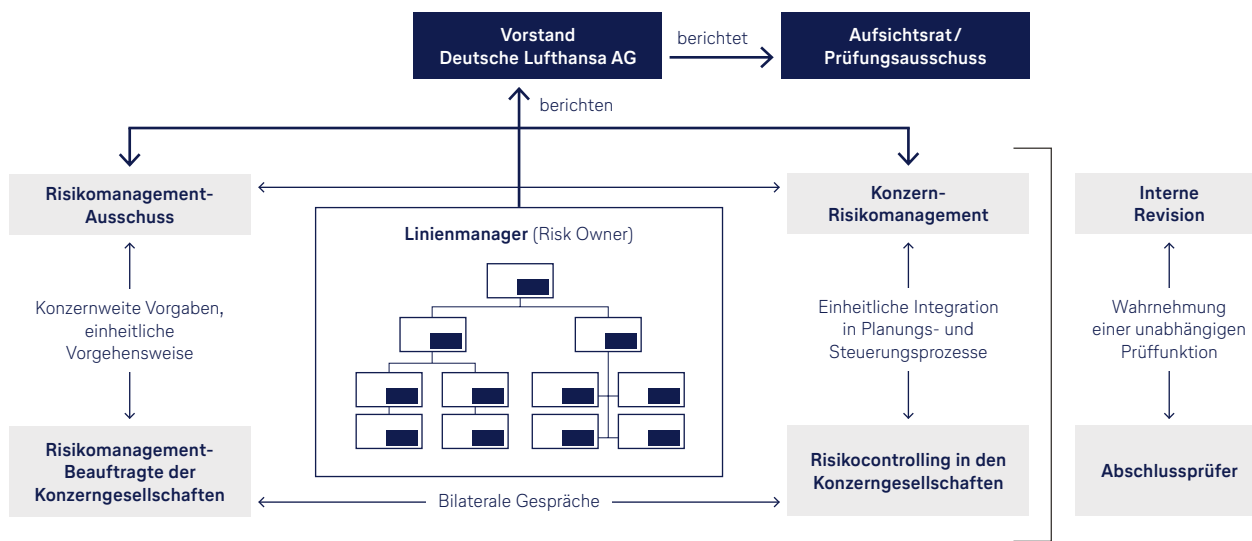
Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht die Existenz und Wirksamkeit des Risikomanagements der Lufthansa Group.

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, das Risikomanagement-System permanent aktuell zu halten sowie dessen Effektivität und Effizienz zu verbessern. Die Besetzung und die Verantwortung des Gremiums sind in einer Geschäftsordnung festgelegt.

Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagement-System liegt im Stabsbereich „Risikomanagement, Internes Kontrollsystem und Datenschutz“. Dieser berichtet direkt an den Finanzvorstand und ist für die Implementierung konzernweit geltender Standards, Methoden sowie die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses 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 Kontakt zum Risikomanagement der Lufthansa Group. Außerdem stellen sie die Abstimmung der risikorelevanten Informationen mit den Planungs- beziehungsweise Prognoseprozessen ihrer Gesellschaft sicher (Risikokontrolling).

**G24 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP**



Führungskräfte mit Budget- und/oder disziplinarischer Verantwortung sind als Risk Owner 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.

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 2017 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 Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Identifizierte Risiken werden durch die Risikokordinatoren 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. 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. Die Bewertungsprinzipien werden innerhalb der Lufthansa Group einheitlich angewendet. 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 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 unten stehenden Abbildung **➔ G25 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 Eintrittswahrscheinlichkeitsklassen 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 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. **➔ G25 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. 67 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 sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung) und deren Risiken für externe Stakeholder erweitert. Dabei bleibt 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.

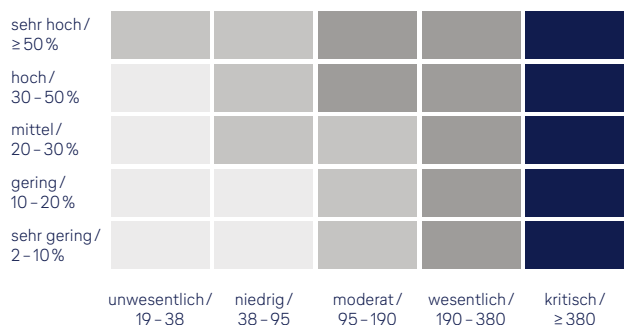
**Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagement-Prozesses**

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. 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.

**G25 LUFTHANSA RISIKOBEWERTUNG FÜR QUALITATIVE UND QUANTITATIVE RISIKEN**

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

**Ausprägungsform/ Eintrittswahrscheinlichkeit**



**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 2018 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im **Prognosebericht, S. 78 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. Große Planungsunsicherheit besteht nach wie vor auch hinsichtlich der Auswirkungen des Brexits. Die derzeit anziehende Konjunktur in Europa bietet Chancen für die Lufthansa Group, hieran zu partizipieren.

#### Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen

Die aktuelle Verschärfung der 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 Passagierückgang, höhere Versicherungsprämien, Mehraufwand für Treibstoff wegen Luftraumsperrungen oder höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen entstehen.

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

#### T048 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr	Erläuterung
<b>Quantitative Risiken</b>				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 70 f.
Wechselkursänderungen	kritisch	sehr hoch	↑	↗ S. 71 f.
Erlösrisiken	moderat	sehr hoch	→	↗ S. 69
Verstöße gegen Compliance-Anforderungen	kritisch	mittel	→	↗ S. 75
Verlust des Investment Grade Ratings	kritisch	sehr gering	↓	↗ S. 72
Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 72
Kreditrisiken	wesentlich	gering	→	↗ S. 72
<b>Qualitative Risiken</b>				
Cyber- und Informationstechnologie-Risiken	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 74 f.
Pandemische Erkrankungen	wesentlich	hoch	↓	↗ S. 68
Flugbetriebsrisiken	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 73 f.
Personalrisiken	wesentlich	hoch	→	↗ S. 73
Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen	wesentlich	hoch	→	↗ S. 67 f.
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 70
Markteintritt Original Equipment Manufacturer <sup>1)</sup>	kritisch	hoch	→	↗ S. 69
Verunreinigte Lebensmittel <sup>1)</sup>	kritisch	gering	→	↗ S. 74

<sup>1)</sup> Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

und Koordination des Luftraums erfordern weiterhin umfassende Maßnahmen zur Bewertung und Steuerung von Risiken für Flüge über Krisengebiete. Insgesamt sind die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen deutlich gestiegen. Steigende Sicherheitsauflagen infolge der erhöhten Gefährdungslage, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Flugreisende 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 Länderrisiken 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, was kurz-, mittel- und langfristig dazu führen kann, 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.

Das Risiko ist gegenüber Vorjahr unverändert.

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 weiterhin auf einem langfristigen Wachstumspfad, mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten vor allem bei Low-Cost-Carriern und in besonderen Wachstumsregionen wie beispielsweise Asien/Pazifik. Das hohe Kapazitätswachstum der Low-Cost-Carrier und der Wettbewerber auf dem Nordatlantik wirkt sich dabei zunehmend auf die Nachfrage- und Preisentwicklung in Europa aus.

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 hochfragmentierten europäischen Airline-Sektor ist seit einigen Jahren ein verstärkter Konsolidierungstrend zu beobachten. Beispiele hierfür sind die Insolvenzen von Air Berlin, Monarch oder Alitalia. Die Lufthansa Group positioniert sich in diesem Umfeld als aktiver Konsolidierer, zum Beispiel über M&A-Transaktionen. Ziel ist es, Chancen aus der fortschreitenden Marktkonsolidierung zu nutzen, wie etwa Skaleneffekte oder Effizienzgewinne. 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 ist zunehmend eine Angleichung der Geschäftsmodelle von Low-Cost-Carriern und Full-Service-Airlines zu beobachten. Dies führt im Segment der Full-Service-Airlines zu einem steigenden Kostendruck, dem durch Einsatz neuer Technologien und effizienter Ressourcen begegnet wird. Zudem konzentriert sich die Lufthansa Group in einem preissensitiven, wachstumsorientierten Umfeld neben dem Ausbau von Eurowings auf hochwertige Produkte und anspruchsvolle Kunden in ihren starken Heimatmärkten.

Bei den Kunden ist vermehrt der Wunsch nach einem individualisierten Reiseerlebnis erkennbar. Hier investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in Mitarbeiter und Systeme, um jedem Kunden zur richtigen Zeit das passende Produkt zur Verfügung stellen zu können. Diesem Premium-Anspruch gerecht zu werden, bleibt dabei das klare Ziel des Unternehmens.

### **Service-Gesellschaften**

Die Lufthansa Group ist mit ihren Service-Gesellschaften in den Bereichen Logistik, Technik und Catering breit aufgestellt und kann so am globalen Wachstum der Airline-Industrie partizipieren. So verfolgt Lufthansa Cargo Wachstumschancen durch innovative Produkte, Digitalisierung und weitere Luftfracht-Joint Ventures. Lufthansa Technik konzentriert sich auf die Ausweitung des Leistungs- und Kundenportfolios, 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 auf den Ausbau neuer Geschäftsmodelle in etablierten und neuen Märkten, die regionalen Herausforderungen reichen dabei von umfassenden Restrukturierungen in Europa bis zu starkem Wachstum in Asien und Nordamerika.

### **Erlösrisiken**

Die Entwicklung des Kapazitätsangebots bestimmt maßgeblich das Ertrags-Risiko-Profil der Luftverkehrsbranche. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Flugzeugneubestellungen in der Branche und des erwarteten Wachstums hat sich auch das Risiko nachhaltiger Überkapazitäten verstärkt. Der Druck auf die Durchschnittserlöse bleibt dadurch weiterhin hoch und steht der tendenziell positiven Entwicklung der Nachfrage und Auslastung der Flüge gegenüber. Komplexe Prognoseverfahren für die nur schwer einschätzbare Nachfrageentwicklung, vertriebsseitige Steuerungsmaßnahmen und aktives Kapazitätsmanagement sollen dem entgegenwirken. Im Hinblick auf strukturelle Veränderungen der Nachfrage besteht kurz- und mittelfristig die Möglichkeit, durch den Einsatz von Flugzeugen mit unterschiedlicher Konfiguration der Angebotsklassen und flexiblen Größen der Business und Economy Class zu reagieren.

Durch Preisverfall, Überkapazitäten, konjunkturelle Schwankungen, aktuelle Markt- und Wettbewerbsentwicklungen, geopolitische Veränderungen sowie unvorhersehbare global wirkende Ereignisse bestehen für die gesamte Lufthansa Group Risiken mit Auswirkungen auf die Erlöse. Insbesondere in den Service-Gesellschaften bestehen die Erlösrisiken weiterhin fort. Die Erlösentwicklung wird kontinuierlich beobachtet. Im Bedarfsfall werden Vertriebs-, Produkt-, Kapazitäts- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Die Stückkostenposition und die Effizienz werden insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte konsequent und nachhaltig verbessert.

### **Entwicklung und Wettbewerbsintensität im Beschaffungsmarkt**

Der Wunsch der Flugzeughersteller, bei neuen Flugzeugmodellen nur noch mit wenigen Systemintegratoren (Konzept „Risk-Sharing-Partner“) zusammenzuarbeiten, hat zu einer deutlichen Verdichtung im Beschaffungsmarkt geführt. Insgesamt entstehen für Lufthansa Technik durch die Konzentrationen gleichzeitig Monopolsituationen und neue Abhängigkeiten mit entsprechenden Folgen hinsichtlich der Materialversorgung und des Zugangs zu Informationen.

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

Lufthansa Technik arbeitet über strategisch wichtige Partnerschaften und Joint Ventures gegen diese Risiken an.

## 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 Gebühren oder erhöhtem Überwachungsaufwand führen. Auf europäischer Ebene ist die noch ausstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie relevant. Auf Bundesebene sind kurzfristig keine gesetzlichen Verschärfungen zu erwarten. 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 Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes wurden 2017 planmäßig überprüft. Eine mögliche Änderung des Gesetzes wird für die kommende 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 neue Gesetzesinitiativen gestartet werden.

Die Lufthansa Group entwickelt durch eine gezielte Kommunikationsarbeit gemeinsam mit Verbänden und mit anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sich die Lufthansa Group mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz 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 Prozent 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 41, S. 161 ff.**

### Treibstoffpreisänderungen

Insgesamt herrschte im Geschäftsjahr 2017 ein Ölpreisniveau, das über dem von 2016 lag. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber Vorjahr nicht wesentlich verändert.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 10,2 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2017 mit 5,2 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 Prozent (-10 Prozent) im Jahr 2018 würde den Treibstoffaufwand in der Lufthansa Group um 265,1 Mio. EUR (-284,6 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 der Abbildung [G27, S. 71](#), dargestellte Hedging-Politik und -Struktur wird so für Lufthansa German Airlines, für SWISS und für das Linien-geschäft 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 Prozent sofort nach Vertragsabschluss mit Termingeschäften gesichert. Damit wird das Risiko aus einem Treibstoffpreisanstieg weitgehend eliminiert. Die Chance, an einem Preisverfall zu partizipieren, besteht jedoch dem-entsprechend 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 Sicherungs-geschäften liegt eine feste Regel zugrunde; sie bilden damit einen Durchschnittskurs der Rohölpreise ab. Die monatlich gesicherten Mengen resultieren je nach Konzerngesellschaft in einem Sicherungsgrad von bis zu 85 Prozent.

Zum 23. Februar 2018 bestanden für rund 74 Prozent des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2018 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form

von bedingten und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2019 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 27 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen. Die bei einem erfolgreichen Abschluss der Übernahme von Teilen der Air Berlin darüber hinaus notwendigen Treibstoffmengen waren zum Zeitpunkt der Übernahme ungesichert. Über die kommenden Monate soll diese Sicherung kontinuierlich aufgebaut werden.

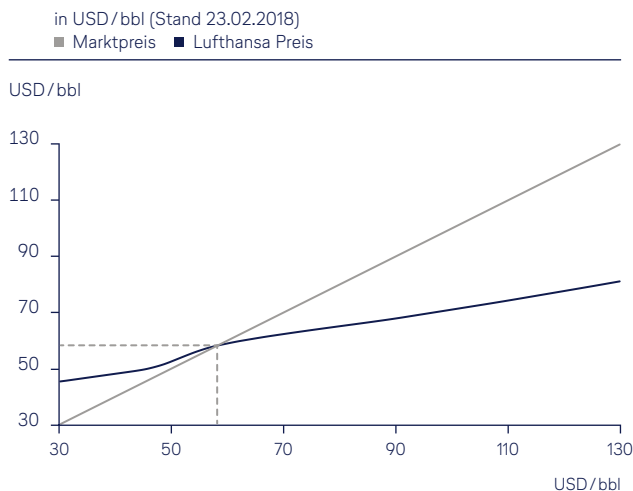
Im Kontext der Treibstoffversorgung besteht eine Chance darin, dass neue Fördertechniken sowohl für Erdöl als auch für andere Energieträger preis- und volatilitätsdämpfend auf den Kerosinaufwand der Lufthansa Group auswirken.

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

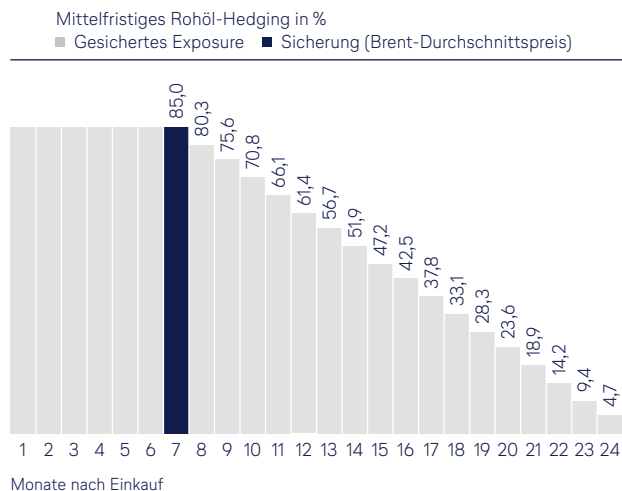
### Wechselkursänderungen

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 62 Währungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. [Erläute-rung 41, S. 161 ff.](#)

### G26 ÖLPREISSZENARIO LUFTHANSA GROUP 2018



### G27 LUFTHANSA HEDGING-POLITIK



Daneben resultieren aus finanzwirtschaftlichen Entwicklungen 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 dem Vorjahr hat sich diese Einschätzung nicht wesentlich verändert.

### Verlust des Investment Grade Ratings

Die Deutsche Lufthansa AG hält ein Investment Grade Rating bei Standard & Poor's (BBB-) und Moody's (Baa3), jeweils 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. Sollten die auf Basis des Standards ermittelten Werte von den Schätzungen der Ratingagenturen abweichen, könnte dies auch das Urteil der Ratingagenturen positiv oder negativ beeinflussen.

### 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 Prozent. 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 abnehmender Korrelationen der Vermögensklassen zueinander, der hohen Aktienkurse und der besonders niedrigen Zinsen sind das Marktrisiko und das Risiko der Marktschwankungen gegenüber Vorjahr tendenziell gestiegen. ➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 16 ff.** Weiterführende Informationen zu Chancen aus der Umstellung der Altersversorgung ➤ **Personal, S. 73.**

### Kreditrisiken

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 36, S. 151 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, wodurch zusätzliche Potenziale zur Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Kostenreduktion entstehen.

Mögliche Chancen und Risiken zu 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

Die Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo, Germanwings und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit haben im Dezember 2017 Verträge zu allen bis dahin offenen Tarifthemen unterzeichnet. Eine Laufzeit bis Mitte 2022 sichert den Tariffrieden nachhaltig und langfristig. Das Risiko von internen Arbeitskämpfen des Cockpit-Personals der genannten Gesellschaften ist damit als gering einzustufen. Eurowings, Germanwings und die Gewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation haben im September 2017 Tarifverträge für das deutsche Kabinenpersonal der beiden Gesellschaften geschlossen. Damit sinkt das Risiko interner Arbeitskämpfe bei den genannten Gesellschaften. Die Lufthansa Group versucht durch Tarifgespräche, Tarifverhandlungen oder Schlichtungsverfahren, ihre tariflichen Ziele mit den Tarifpartnern zu vereinbaren und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit sicherzustellen. Auch externe Arbeitskämpfe sind ein Risiko, da die Lufthansa Group von einer Vielzahl von Unternehmen und Behörden abhängig ist, zum Beispiel dem Sicherheitspersonal an den Flughäfen, die jeweils mit ihren eigenen Tarifpartnern verhandeln. Hier arbeitet die Lufthansa Group daran, dass ihre Position im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt wird.

#### 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, von Nebenleistungen und nicht monetären Vergütungsbestandteilen einschließlich des ermäßigten Fliegens, differenziert nach Beschäftigtengruppen, bei.

#### PERSONALSTRUKTUR

Differenzen zwischen strategischen Mitarbeiterbedarfen und 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 in ihrer jeweiligen spezifischen Ausprägung und Ausgestaltung Auswirkungen auf Betriebsabläufe und die unternehmerische Handlungs- und Entscheidungsfreiheit haben. Dabei wird es auf die konkrete Zusammensetzung einer neuen Regierungskoalition und deren Schwerpunktsetzung ankommen (zum Beispiel Rückkehrrecht von Teilzeit in Vollzeit). Auch hier arbeitet die Lufthansa Group daran, dass die eigenen Interessen in der Politik Berücksichtigung finden.

Insgesamt sind die Personalrisiken im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Das Risiko interner Arbeitskämpfe ist jedoch deutlich gesunken.

#### 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. Wenn Flugzeuge etwa aus Witterungsgründen nicht pünktlich starten oder landen können, kann dies die Kundenzufriedenheit und die zukünftige Kaufentscheidung des Kunden negativ beeinflussen. Auch die Haftung der Airlines für Verspätungen wurde deutlich verschärft.

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, 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 und mündet – unterstützt durch die Umsetzung der Prozessorganisation ab Anfang 2018 – in der Beschreibung gruppenweit gültiger Prozessstandards sowie einer abgestimmten Group Safety Policy als Basis für die nachhaltige Umsetzung einheitlicher Flugsicherheitsstandards innerhalb der gesamten Lufthansa Group. 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. Eine derartige übergeordnete Analyse bedarf dabei einheitlicher Bewertungsmaßstäbe, weshalb in einem ersten Schritt eine gruppeneinheitliche, normierte Risikomatrix zur einheitlichen Klassifizierung etwaiger Risiken abgestimmt wurde. Die sogenannte „Event Severity Classification“ wurde zwischenzeitlich verabschiedet und findet bei allen Flugbetrieben der Lufthansa Group Anwendung.

Aufgrund der gestiegenen 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 Problemlösungs-Workshops 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 Dimension von Cyber-Angriffen steigt 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.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2017 eine Vielzahl von Projekten umgesetzt, um dieser wachsenden Gefährdung durch die IT adäquat begegnen zu können. Dafür hatte der Konzernvorstand bereits im Vorjahr ein Programm zur nachhaltigen Stärkung der Cyber-Widerstandskraft der Lufthansa Group verabschiedet. So wurden technologische Werkzeuge zur Prävention und frühzeitigen Erkennung von Cyber-Attacken eingeführt, Prozesse an sich verändernde Bedrohungslagen angepasst und eine Awareness-Kampagne durchgeführt, um die Sensibilisierung im Mitarbeiterkreis zu erhöhen. Ergänzend fand eine umfangreiche Cyber-Krisenübung statt, um die Verbesserungen zielgerichtet und realitätsnah voranzutreiben.

Der Bereich, der die Airlines der Lufthansa Group auf die nächste Generation der Avionik-IT in Flugzeugen vorbereitet, wurde weiter verstärkt. Hier werden präventiv mögliche Cyber-Risiken analysiert, die durch die Anbindung von Fluggerät an das Internet entstehen könnten. Zudem hat die Unternehmenssicherheit in enger Kooperation mit dem Informationsmanagement einen Bereich aufgebaut, der sich jenseits der Technologie systematisch mit Cyber-Risiken in den Business-Bereichen der Lufthansa Group beschäftigt.

IT-Risiko- und IT-Security-Prozesse sind geschäftsfeldübergreifend organisiert. Der Status der IT-Risiken und der IT-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.

Durch Inkrafttreten der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) im Jahr 2016 und deren Umsetzungspflicht für innerhalb der EU ansässige Unternehmen sowie öffentliche Stellen bis Mai 2018 wurde die Bedeutung des Datenschutzes noch einmal erhöht, einhergehend mit umfangreichen Dokumentationspflichten. Der Lufthansa Group ist die Wahrung der Persönlichkeitsrechte ihrer Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Lieferanten schon immer ein wichtiges und selbstverständliches Anliegen gewesen. Zur Umsetzung der erhöhten Anforderungen aus der DSGVO in Zeiten fortschreitender Digitalisierung hat die Lufthansa Group ein Projekt aufgesetzt und die Datenschutzorganisation gestärkt, um potenzielle Risiken aus den erhöhten Anforderungen zu erkennen und zu steuern.

### Verstöße gegen Compliance-Anforderungen

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und seiner Mitarbeiter sorgen. Die Wirksamkeit und Effektivität ihres Compliance-Programms sind daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group. ➤ **Corporate Governance, S. 83 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 substanzielles 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.

Weiterhin drohen bei einer – auch nur geringfügig – fehlerhaften oder nicht fristgerechten Emissionsberichterstattung ebenfalls empfindliche Sanktionen, die die Airlines der Lufthansa Group unter Umständen auch bei größtmöglicher Sorgfalt in der Berichterstattung nicht vollständig ausschließen können.

### 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. 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 33, S. 147 ff.**, und **Erläuterung 40, S. 159 f.**, 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 staatsanwaltschaftliche beziehungsweise gerichtliche Ermittlungsverfahren gegen unbekannt gibt. **➤ Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, S. 32 ff.** 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 frühestmöglich und systematisch und initiiert gegebenenfalls risikomitigierende Maßnahmen.

## GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Die Lufthansa Group baut in einem volatilen 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, eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur und beteiligt 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 für die Network Airlines umgesetzt. Sie befindet sich auch in den administrativen Bereichen und den anderen Geschäftsfeldern in Umsetzung. Auch in anderen strategischen Handlungsfeldern wird darauf hingearbeitet, die weitere Entwicklung des Unternehmens durch Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung voranzutreiben.

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

Trotz neuer Einschätzungen einzelner Risiken im Geschäftsjahr 2017 hat sich die interne Risikolandschaft für die Lufthansa Group im Vergleich zum Vorjahr insgesamt kaum verändert. Auch bei einer anhaltend guten Wirtschaftslage ist die Airline-Branche einem hohen Wettbewerbs- und Veränderungsdruck ausgesetzt.

Gegenwärtig sieht der Vorstand der Lufthansa Group den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet. Er geht davon aus, dass das Unternehmen die sich bietenden Chancen auch zukünftig nutzen kann, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken eingehen zu müssen. Der Vorstand der Lufthansa Group strebt ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an. Er ist von der Wirksamkeit des Chancen- und Risikomanagement-Systems überzeugt.



## 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 in den Konzerngesellschaften 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 des Lufthansa Konzerns regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Lufthansa Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. 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 konzern einheitliche 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 und 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

Positive Entwicklung globaler Wirtschaft soll sich auch 2018 fortsetzen.

| IATA rechnet mit Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer von 6,0 Prozent. | Ergebnis für Airline-Industrie soll steigen. | Lufthansa Group erwartet für 2018 ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr.

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

### T049 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)<sup>1)</sup> Prognose 2017 bis 2021 gegenüber Vorjahr

in %	2017	2018	2019	2020	2021
Welt	3,2	3,3	3,2	3,0	3,1
Europa	2,6	2,3	1,9	1,8	1,8
Deutschland	2,6	2,8	2,0	1,5	1,5
Nordamerika	2,3	2,6	2,5	2,1	1,8
Südamerika	1,5	1,6	2,1	2,3	2,6
Asien/Pazifik	5,0	5,0	4,8	4,7	4,9
China	6,8	6,6	6,3	6,1	6,2
Naher Osten	1,4	2,7	3,8	4,0	4,2
Afrika	3,2	3,4	3,5	3,7	3,7

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2018.

<sup>1)</sup> Prognosewerte.

### Weiterhin positive Entwicklung des weltweiten Wirtschaftswachstums erwartet

Für 2018 wird erwartet, dass sich das weltwirtschaftliche Wachstum weiter fortsetzen wird, das seit 2011 besteht und sich 2017 beschleunigt hat. Aktuell wird für 2018 ein globales Wachstum von 3,3 Prozent erwartet. Risiken für dieses erwartete Wachstum liegen unter anderem in den Gefahren eines weltweit zunehmenden Protektionismus sowie bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Ausgestaltung des Brexits, den Auswirkungen der US-amerikanischen Steuerreform und den Reformen der chinesischen Wirtschaft. Der Ölpreis lag zu Beginn des Jahres 2018 trotz des Anstiegs im Jahr 2017 auf einem im langjährigen Vergleich moderaten Niveau. Der Anstieg mildert die Probleme der erdölproduzierenden Länder, ohne größeren inflationären Druck in den erdölnachfragenden Ländern aufzubauen.

Für die Region Asien/Pazifik wird mit 5,0 Prozent (Vorjahr: 5,0 Prozent) das größte Wirtschaftswachstum für das Jahr 2018 erwartet. Dabei zählt China trotz abermals geringerer

Wachstumsquoten als in den Vorjahren auch weiterhin zu den wachstumsstärksten Ländern weltweit. Für die Region Nordamerika wird ein Wachstum von 2,6 Prozent (Vorjahr: 2,3 Prozent) prognostiziert. In den USA tragen steigende Beschäftigungszahlen und positive Entwicklungen am Immobilien- und Aktienmarkt dazu bei. Negative Effekte durch steigende Inflationsraten, einen erstarkenden US-Dollar und ein anziehendes Zinsniveau werden erst für einen Zeitraum nach 2018 erwartet.

Für Europa wird für das Jahr 2018 insgesamt ein Wachstum von 2,3 Prozent erwartet und damit eine moderatere wirtschaftliche Entwicklung als im Jahr 2017. Zum Wachstumspfad tragen die sich fortsetzende Stabilisierung an den Arbeitsmärkten, die nach wie vor unterstützende Geldpolitik sowie die weltweite Nachfrage nach europäischen Exportgütern bei. Dagegen besteht Unsicherheit hinsichtlich der Folgewirkungen aus dem anstehenden Brexit, der Unabhängigkeitsbestrebungen in Spanien und der Wahlen in Italien.

### Positive Zins- und Währungsentwicklung erwartet, aber politische Risiken bestehen fort

Für 2018 wird eine Fortsetzung der aktuellen Stärke des Euros gegenüber den anderen Hauptwährungen erwartet. Es bestehen jedoch weiterhin politische Risiken, die sich negativ auf die Entwicklung des Euros auswirken könnten. 2018 liegt hierbei der Fokus auf dem weiteren Verlauf der Brexit-Verhandlungen und der Wahl in Italien.

Im Rahmen der Zinspolitik der Europäischen Zentralbank kündigt sich ein langsamer Wandel an. Ein erster Anstieg der langfristigen Zinsen war bereits 2017 zu beobachten. Es wird erwartet, dass sich dieser Trend graduell fortsetzt. Allerdings wird auch 2018 nicht mit großen Zinssprüngen gerechnet.

### Leicht fallende Ölpreise erwartet

Insgesamt erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig leicht fallende Ölpreise. Bei Preisen von knapp unter 67 USD/bbl wurden zum 2. Januar 2018 die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2018 bei 62,89 USD/bbl und im Dezember 2019 bei 59,82 USD/bbl gehandelt.

## BRANCHENAUSBLICK

### Branchenausblick für 2018 ist positiv

Die International Air Transport Association (IATA) rechnet für das Jahr 2018 mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 6,0 Prozent (Vorjahr: 7,5 Prozent). Dabei variiert das Wachstum in den unterschiedlichen Regionen. Das höchste Wachstum wird mit jeweils 8,0 Prozent für die Regionen Lateinamerika und Afrika erwartet, gefolgt von Asien/Pazifik und dem Mittleren Osten mit jeweils 7,0 Prozent. Für Europa werden 6,0 Prozent erwartet. Erneut vergleichsweise schwächer soll der internationale Passagierverkehr in Nordamerika mit 3,5 Prozent wachsen.

Darüber hinaus prognostiziert die IATA für das Jahr 2018 mit 3,0 Prozent erstmals seit 2011 wieder eine positive Entwicklung der Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr.

### Luftfrachtverkehr wächst weiter

Für den weltweiten Luftfrachtverkehr prognostiziert die IATA für das Jahr 2018 einen Anstieg der verkauften Fracht-Tonnenkilometer um 4,5 Prozent (Vorjahr: 9,3 Prozent). Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird ein Anstieg von 4,0 Prozent erwartet.

### Erneutes Wachstum und weitere Konsolidierung der Service-Gesellschaften erwartet

Der MRO-Markt soll bis 2026 um durchschnittlich 7,3 Prozent pro Jahr wachsen. Die Region Asien-Pazifik wird dabei in Bezug auf die MRO-Nachfrage am stärksten zulegen. Der nordamerikanische Markt wird jedoch weiterhin der größte Einzelmarkt bleiben. Das trotz eines Anstiegs in den letzten Monaten vergleichsweise niedrige Ölpreisniveau könnte sich darüber hinaus zusätzlich positiv auf die Nachfrage nach MRO-Dienstleistungen auswirken, da Fluggesellschaften ihre Flotten vergrößern oder weniger treibstoffeffiziente Flugzeuge länger als vorgesehen betreiben könnten.

Bei weiter steigender Nachfrage nach Airline-Catering mit klassischen und innovativen Bordservicekonzepten werden sich die wesentlichen Branchentrends – Konsolidierung, Kosten- und Preisdruck, Steigerung der Konsumentenerwartungen sowie Digitalisierung – fortsetzen. Neben Flexibilität, Qualität und kulinarischer Exzellenz werden Innovations- und Integrationsfähigkeit entscheidende Kriterien für den künftigen Erfolg von Bordserviceanbietern sein.

### Ergebnis der Airline-Industrie soll steigen

Nach dem erwarteten Branchengewinn für die weltweite Luftverkehrsindustrie von 34,5 Mrd. USD für das Jahr 2017 prognostiziert die IATA mit 38,4 Mrd. USD einen Anstieg für das Jahr 2018. Dabei wird für alle Regionen mit einem höheren Ergebnis in unterschiedlichem Ausmaß gerechnet. Lediglich für die Region Afrika wird erneut ein Verlust von 0,1 Mrd. USD prognostiziert. Airlines aus Nordamerika werden erneut mit einem prognostizierten Gewinn von 16,4 Mrd. USD den größten Anteil am Branchengewinn verzeichnen. Für Fluggesellschaften in Europa wird ein Gewinn von 11,5 Mrd. USD, für Fluggesellschaften aus dem Raum Asien/Pazifik ein Gewinn von 9,0 Mrd. USD erwartet. Für Fluggesellschaften aus Lateinamerika wird ein Gewinn von 0,9 Mrd. USD und für Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten von 0,6 Mrd. EUR prognostiziert.

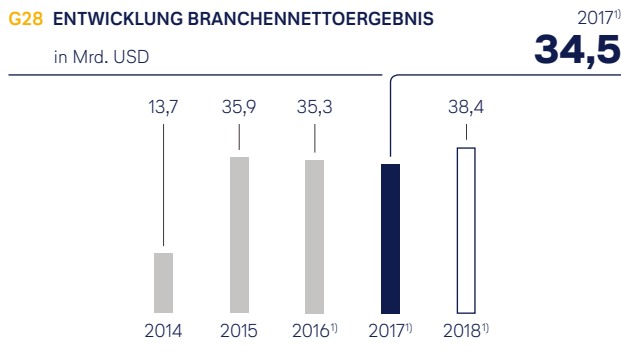
## ÄNDERUNGEN IN GESCHÄFT UND ORGANISATION

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

Im Geschäftsjahr 2017 wurde die prozessorientierte Matrixorganisation sukzessive zunächst bei den Network Airlines und nachfolgend in den administrativen Bereichen sowie den anderen Geschäftsfeldern umgesetzt. Die weitere Vernetzung sämtlicher Bereiche durch fortlaufende Identifizierung von Synergien wird kontinuierlich fortgeführt.

Die größten Veränderungen im Geschäftsjahr 2018 werden das Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines betreffen. Dort steht die Eingliederung der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) und weiterer Flugzeuge aus dem Bestand der insolventen Air Berlin-Gruppe in die bestehende Organisation der Eurowings Group an. Das Geschäftsfeld wird erneut erheblich wachsen. Daneben wird die Integration von Brussels Airlines weiter vorangetrieben. Auch hier stehen die Identifikation von Synergien und deren bestmögliche Umsetzung im Vordergrund der organisatorischen Aktivitäten.

### G28 ENTWICKLUNG BRANCHENNETTOERGEBNIS



<sup>1)</sup> Prognosewerte.

Quelle: IATA Airline Industry Economic Performance (12/2017).

## AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Die Lufthansa Group konnte im Geschäftsjahr 2017 das beste Ergebnis ihrer Geschichte erzielen. Dazu beigetragen haben der strukturelle Wandel im Unternehmen und in der Industrie, die gute volkswirtschaftliche Entwicklung in den Absatzmärkten der Lufthansa Group sowie vor allem die Normalisierung der Nachfrage bei den Airlines, nachdem im Vorjahr terroristische Anschläge in Europa und Streiks bei Lufthansa German Airlines diese noch belastet hatten. Insbesondere zum Jahresende hin profitierte die Lufthansa Group darüber hinaus von der zunehmenden Konsolidierung in ihren Heimatmärkten. Durch die Insolvenz der Air Berlin-Gruppe entstand kurzfristig eine einzigartige und in diesem Umfang nicht nachhaltige Kapazitätsreduzierung im deutschsprachigen Markt.

Während die volkswirtschaftliche Entwicklung – und damit auch die Entwicklung der Nachfrage – zu Jahresbeginn weiterhin positiv ist, wird die wirtschaftliche Vergleichsbasis für die Lufthansa Group im Verlauf des Geschäftsjahres 2018 zunehmend anspruchsvoller. Der deutlich gestiegene Ölpreis belastet die Kosten und der schwächere US-Dollar vermindert die Nachfrage nach Flugreisen von Nordamerika nach Europa. Durch die zunehmende Konsolidierung entsteht ein Wettbewerbsumfeld, das durch zahlreiche Marktaustritte, ebenso aber durch eine noch größere Zahl von Markteintritten wettbewerbsfähiger Fluggesellschaften geprägt ist. Gerade zu Beginn dieser Neuordnung der Märkte entwickelt sich ein intensiver Wettbewerb.

Aufgrund dieser dynamischen Wettbewerbs- und Kapazitätssituation geht die Lufthansa Group von einer von erheblichen Schwankungen geprägten Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2018 aus. Die ausgeprägte Volatilität wesentlicher Einflussfaktoren wird die kontinuierliche Überprüfung der Annahmen im Jahresverlauf erfordern, um angemessen und zeitnah mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen auf Veränderungen reagieren zu können.

### Lufthansa Group erwartet für 2018 ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr

Auf Basis des Marktpreises für Rohöl und des US-Dollar-Kurses vom 23. Februar 2018 erwartet die Lufthansa Group im Vorjahresvergleich höhere Treibstoffkosten von rund 700 Mio. EUR. Diese Mehrkosten werden voraussichtlich zu wesentlichen Teilen, aber eben nicht vollständig durch eine gute operative Performance der Passagier-Airlines mit weiterhin sinkenden Stückkosten bei in etwa stabilen Stücklösen kompensiert. Das anorganische Wachstum aus der Insolvenz der Air Berlin-Gruppe und die Ergebnisentwicklung der anderen Geschäftsfelder werden keinen wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung haben.

Unter diesen Annahmen erwartet die Lufthansa Group nach heutiger Einschätzung für das Geschäftsjahr 2018 einen Umsatz deutlich über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr.

Wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben vor allem der Ölpreis, die Wechselkurse des Euros, insbesondere zum US-Dollar und zum Schweizer Franken, sowie die Stücklöse der Geschäftsfelder Network Airlines und Point-to-Point Airlines. Übergeordnete Makrorisiken durch gesamtwirtschaftliche und vor allem durch geopolitische Entwicklungen haben sich in den vergangenen Monaten verstärkt und bilden eine wesentliche Unsicherheit für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung vor allem der Network Airlines.

Zum Zeitpunkt der Prognose werden über die Geschäftsfelder hinweg Restrukturierungskosten auf einem ähnlich hohen Niveau wie im Vorjahr erwartet. Durch einen anders als zu Jahresbeginn geplanten Fortschritt bei den Restrukturierungsbemühungen kann diese Zahl im Jahresverlauf weiter ansteigen oder geringer ausfallen und das Ergebnis entsprechend be- oder entlasten.

### Network Airlines erwarten leichten Ergebnisrückgang

Die Network Airlines Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines werden im Geschäftsjahr weiterhin ihre jeweiligen operativen Prozesse zugunsten der Optimierung der Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Geschäftsfelds anpassen. Organisationsstrukturen und Abläufe werden verändert. Eine unterschiedliche – gegebenenfalls auch nachteilige – Entwicklung von Stücklösen und -kosten ist bei den einzelnen Airlines möglich, um dafür in Summe Synergien für das Gesamtsystem der Network Airlines zu erzielen.

Das Marktumfeld wird aufgrund deutlich steigender Treibstoffpreise, schwankender Wechselkurse und wieder zunehmender Wettbewerbsintensität sehr anspruchsvoll bleiben. Vor allem die deutlich höheren Treibstoffkosten werden die Ergebnisse der Airlines wesentlich belasten. Die Stücklöse werden im Jahresverlauf zunehmend unter Druck geraten. Wesentliche Treiber dafür sind sowohl der anspruchsvolle Vorjahresvergleich als auch wieder zunehmende Kapazitäten im Markt und abweichende Sicherheitsprofile, die Wettbewerbern vereinzelt weiterhin den Spielraum für eine aggressive Preispolitik bieten.

Für die Network Airlines insgesamt wird ein Umsatz leicht über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr erwartet.

Lufthansa German Airlines erwartet ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Die kontinuierliche Senkung der Stückkosten steht auch weiterhin im Fokus und wird durch breit angelegte Maßnahmen vorangetrieben.

SWISS erwartet ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Effizienzgewinne aus der Flottenerneuerung werden sich zwar günstig auf das Geschäftsergebnis auswirken, allerdings steigt die Wettbewerbsintensität im Schweizer Markt überproportional an.

Austrian Airlines erwartet ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Auch im neuen Jahr werden kontinuierliche Initiativen auf Ertrags- und Kostenseite sowie eine enge Steuerung von Kapazitäten und Vermarktungsaktivitäten weiterhin im Fokus stehen.

#### Anlaufkosten und Treibstoff belasten Ergebnis im Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines

Das Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines erwartet einen Umsatz deutlich über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Gründe hierfür liegen im Wesentlichen in den Belastungen aus der Übernahme der Luftfahrtgesellschaft Walter und aus dem weiteren starken Wachstum infolge der Insolvenz der Air Berlin-Gruppe.

Für die beiden Geschäftsfelder Network Airlines und Point-to-Point Airlines zusammen werden in etwa stabile währungsbereinigte Stückerlöse erwartet, die sich zu Jahresbeginn noch leicht positiv, zum Jahresende hin dann zunehmend negativ entwickeln werden. Die um Währung und Treibstoff bereinigten Stückkosten sollen um 1 bis 2 Prozent sinken. Die erstmalige Umsetzung der neuen Regeln des IFRS 15 wird die Stückerlöse und -kosten der Passagier-Airlines ergebnisneutral jeweils deutlich reduzieren.

#### Andere Geschäftsfelder mit insgesamt stabilem Ergebnisbeitrag

Das Geschäftsfeld Logistik erwartet einen Umsatz leicht über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Das laufende strategische Kostensparprogramm von Lufthansa Cargo und der Tarifabschluss mit der Vereinigung Cockpit werden nachhaltig zur Verbesserung der Kostenposition beitragen. Gestiegene Treibstoff- und Kapazitätskosten werden die Ergebnisentwicklung jedoch überproportional negativ beeinflussen.

Das Geschäftsfeld Technik erwartet einen Umsatz deutlich über Vorjahr und ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr. Wesentliche Treiber für diese Entwicklung sind insbesondere das Wachstum im externen Kundengeschäft und die erfolgreiche Umsetzung zahlreicher Maßnahmen zur Kostensenkung.

Das Geschäftsfeld Catering erwartet einen Umsatz leicht unter und ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr. Der erwartete Umsatzrückgang resultiert aus negativen Währungseffekten. Der Anstieg des Adjusted EBIT ist im Wesentlichen auf geringere geplante Transformationsaufwendungen zurückzuführen. Die Maßnahmen zur strukturellen Ergebnisverbesserung werden konsequent und wie geplant weitergeführt.

#### T050 PROGNOSE OPERATIVE KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

	Ergebnis 2017	Prognose 2018
<b>Kapazität (ASK)</b>		+7,0% aus organischem Wachstum zzgl. +2,5% aus anorganischem Wachstum
	322.821	
<b>Stückerlöse</b> (RASK, währungsbereinigt)	+1,9%	in etwa stabil
<b>Stückkosten</b> (CASK, um Währungseffekte und Treibstoffkosten bereinigt)	-0,4%	-1,0% bis -2,0%

#### T051 PROGNOSE UMSATZ UND ERGEBNIS

	Umsatz		Adjusted EBIT	
	Umsatz 2017 in Mio. €	Prognose für 2018	Adjusted EBIT 2017 in Mio. €	Prognose für 2018
Lufthansa German Airlines	16.441		1.627	leicht unter Vorjahr
SWISS	4.727		542	leicht unter Vorjahr
Austrian Airlines	2.358		94	leicht unter Vorjahr
Network Airlines	23.317	leicht über Vorjahr	2.263	leicht unter Vorjahr
Point-to-Point Airlines	4.041	deutlich über Vorjahr	94	leicht unter Vorjahr
Logistik	2.524	leicht über Vorjahr	242	leicht unter Vorjahr
Technik	5.404	deutlich über Vorjahr	415	leicht über Vorjahr
Catering	3.219	leicht unter Vorjahr	66	leicht über Vorjahr
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	446		-130	leicht unter Vorjahr
Innenumsätze/Überleitung	-3.372		23	
<b>Lufthansa Group berichtet</b>	<b>35.579</b>	<b>deutlich über Vorjahr</b>	<b>2.973</b>	<b>leicht unter Vorjahr</b>

**Strategische Finanzkennzahlen sollen sich verbessern**

Die Lufthansa Group plant für das Geschäftsjahr 2018 mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 3,4 Mrd. EUR. Darin enthalten sind Investitionen für den Erwerb von Flugzeugen im Zusammenhang mit der Insolvenz von Air Berlin und den sich daraus ergebenden Marktchancen. Die Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) soll entsprechend der Entwicklung des Adjusted EBIT leicht unter dem Vorjahr liegen. Es wird erneut eine deutlich positive Wertschöpfung (EACC) erwartet. Das Verhältnis von Nettoschulden inklusive Pensionsrückstellungen zum Adjusted EBITDA soll deutlich unter dem Schwellenwert von 3,5 verbleiben. Die Ausschüttung einer Dividende wird auch für das Geschäftsjahr 2018 angestrebt, insofern die in der Dividendenpolitik festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

**T052 PROGNOSE STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN**

	Ergebnis 2017	Prognose für 2018
Bruttoinvestitionen	3,0 Mrd. €	3,4 Mrd. €
Adjusted ROCE	11,6 %	leicht unter Vorjahr
EACC	1,8 Mrd. €	deutlich positiv
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	1,7	deutlich unter 3,5

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

Die Heimatmärkte der Lufthansa Group befinden sich in einem dynamischen Veränderungsprozess. Die Konsolidierung der Passagier-Airlines in Europa nimmt Fahrt auf und die verbleibenden Wettbewerber beginnen um Marktanteile zu kämpfen. Auch in den Märkten der Aviation Services zeichnet sich eine Periode der Konsolidierung ab. In diesem sich wandelnden Umfeld sieht der Vorstand die Unternehmen der Lufthansa Group gut gerüstet, um langfristig von dieser Transformation zu profitieren und als einer der strukturellen Gewinner der Konsolidierung hervorzugehen.

Der Vorstand sieht die breit aufgestellte Lufthansa Group in einer guten Position, den gegenwärtigen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden. Dabei spielt die Diversifikation der Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Aviation Services eine ebenso bedeutende Rolle wie die solide finanzielle Aufstellung der Lufthansa Group. Diese Merkmale erlauben es den Airlines wie auch den Aviation Services, die laufenden strukturellen Veränderungsprozesse aus einer Position der Stärke heraus zu initiieren und aktiv an der Konsolidierung teilzunehmen.

Von zentraler Bedeutung bleiben die zunehmende finanzielle Stärke der Lufthansa Group und die kontinuierliche Steigerung ihrer Profitabilität über den Zyklus hinweg. Nicht zuletzt wegen des anhaltenden Kostendrucks und sich verändernder Wettbewerbsstrukturen ist dies die Grundvoraussetzung für eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung der Lufthansa Group.

Der Vorstand wird deshalb auch im kommenden Jahr konsequent Maßnahmen initiieren, um dieses Ziel zu verfolgen. Vor dem Unternehmen liegt weiterhin eine intensive Phase umfassender Veränderungen durch die Umsetzung der neuen Organisation und die Weiterentwicklung der Unternehmensstruktur und -kultur. Der Vorstand ist zuversichtlich, dass Mitarbeiter und Führungskräfte gemeinsam die richtigen Entscheidungen treffen und umsetzen werden, um auch künftig für Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre gleichermaßen Wert zu schaffen.

## 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 Einhaltung von Compliance.

## AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

### Aufsichtsrat

#### **Dr. Wolfgang Röllner**

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats Deutsche Lufthansa AG  
Ehrenvorsitzender  
(verstorben am 9. März 2018)

#### **Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber**

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats Deutsche Lufthansa AG  
Ehrenvorsitzender

### Stimmberechtigte Mitglieder

#### **Wolfgang Mayrhuber**

Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG  
Vorsitzender  
(bis 24. September 2017)

#### **Dr. Karl-Ludwig Kley**

Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON SE  
Vorsitzender (seit 25. September 2017)

#### **Christine Behle**

Mitglied des Bundesvorstands der Gewerkschaft ver.di  
Arbeitnehmervertreterin  
Stellvertretende Vorsitzende

#### **Nicoletta Baublies**

Purser und Mitglied des Vorstands der Gewerkschaft UFO e.V. und Vorsitzender des Vorstands der Industriegewerkschaft Luftverkehr (IGL)  
Arbeitnehmervertreter

#### **Dr. Werner Brandt**

Ehemaliges Mitglied des Vorstands SAP SE  
(bis 31. Dezember 2017)

#### **Jörg Cebulla**

Flugkapitän  
Arbeitnehmervertreter

#### **Herbert Hainer**

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender adidas AG

#### **Dr. h.c. Robert Kimmitt**

Senior International Counsel  
Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP, USA

#### **Carsten Knobel**

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

#### **Martin Koehler**

Selbständiger Unternehmensberater und ehemaliger Leiter Competence Center „Aviation“ bei der Boston Consulting Group

#### **Doris Krüger**

Senior Director Future Innovation Strategy, Lufthansa Group  
Arbeitnehmervertreterin

#### **Eckhard Lieb**

Bildungsreferent  
Arbeitnehmervertreter

#### **Jan-Willem Marquardt**

Flugkapitän und Mitglied der Vereinigung Cockpit  
Arbeitnehmervertreter

#### **Martina Merz**

Ehemalige CEO Chassis Brakes International, Niederlande

#### **Ralf Müller**

Staatl. gepr. Techniker  
Arbeitnehmervertreter

#### **Monika Ribar**

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

#### **Miriam E. Sapiro**

Managing Director bei Sard Verbinnen & Co., USA  
(seit 24. Oktober 2017)

#### **Andreas Strache**

Flightmanager  
Arbeitnehmervertreter

#### **Stephan Sturm**

Vorsitzender des Vorstands Fresenius Management SE

#### **Christina Weber**

Kaufm. Angestellte  
Arbeitnehmervertreterin

#### **Birgit Weinreich**

Flugbegleiterin  
Arbeitnehmervertreterin

#### **Matthias Wissmann**

Präsident der International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

## Vorstand

#### **Carsten Spohr**

Vorsitzender des Vorstands

#### **Thorsten Dirks**

Mitglied des Vorstands Ressort Eurowings und Aviation Services  
(seit 1. Mai 2017)

#### **Karl Ulrich Garnadt**

Mitglied des Vorstands Ressort Eurowings und Aviation Services  
(bis 30. April 2017)

#### **Harry Hohmeister**

Mitglied des Vorstands Ressort Hub Management

#### **Ulrik Svensson**

Mitglied des Vorstands Ressort Finanzen

#### **Dr. Bettina Volkens**

Mitglied des Vorstands Ressort Personal und Recht

## MANDATE

### Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2017)

#### Wolfgang Mayrhuber

- (Stand beim Ausscheiden am 24. September 2017)  
a) Infineon Technologies AG (Vorsitz)  
b) HEICO Corp.

#### Dr. Karl-Ludwig Kley

- a) BMW AG (stellv. Vorsitz)  
E.ON SE (Vorsitz)  
b) Verizon Communications Inc., USA  
(bis 3. Mai 2018)

#### Christine Behle

- a) Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG  
BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT  
– Aktiengesellschaft von 1877 –  
(stellv. Vorsitz)  
Hapag Lloyd AG (stellv. Vorsitz)

#### Dr. Werner Brandt<sup>1)</sup>

- a) innogy SE (Vorsitz)  
(bis 31. Dezember 2017)  
Osram Licht AG  
(bis 31. Dezember 2017)  
ProSiebenSat.1 Media AG (Vorsitz)  
RWE AG (Vorsitz)

#### Herbert Hainer

- a) Allianz SE  
FC Bayern München AG  
(stellv. Vorsitz)  
b) Accenture plc., Irland  
Sportradar AG, Schweiz (Vorsitz)

#### Carsten Knobel

- (Stand beim Eintritt in den Aufsichtsrat am 9. Januar 2018)  
b) Henkel Central Eastern Europe GmbH, Österreich (Vorsitz)  
Henkel (China) Investment Co. Ltd., China  
Henkel & Cie. AG, Schweiz  
Henkel Consumer Goods, Inc., USA (Vorsitz)  
Henkel Ltd., Großbritannien  
Henkel of America Inc. (Vorsitz)

#### Martin Koehler

- a) Delton AG  
b) American Funds Investment-Fonds, managed by the Capital Group, USA  
Enfold Inc., USA  
FlixMobility GmbH

#### Eckhard Lieb

- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

#### Martina Merz

- b) AB Volvo, Schweden  
Imerys SA, Frankreich  
NV Bekaert SA, Belgien  
SAF-HOLLAND SA, Luxemburg  
(Vorsitz)

#### Ralf Müller

- a) Lufthansa Cargo AG  
(bis 31. Dezember 2017)

#### Monika Ribar

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

#### Miriam E. Sapiro

- b) Project HOPE, USA

#### Stephan Sturm

- a) Fresenius Kabi AG (Vorsitzender)  
Fresenius Medical Care Management AG (Vorsitz)  
b) VAMED AG, Österreich  
(stellv. Vorsitzender)

#### Christina Weber

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

### Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2017)

#### Carsten Spohr

- a) Lufthansa Technik AG<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
ThyssenKrupp AG  
b) Dr. August Oetker KG  
SN Airholding SA/NV, Belgien

#### Thorsten Dirks

- a) Eurowings GmbH<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
Germanwings GmbH<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
b) Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei  
SN Airholding SA/NV, Belgien

#### Karl Ulrich Garnadt

- (Stand beim Ausscheiden am 30. April 2017)  
a) Eurowings GmbH<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
Germanwings GmbH<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
LSG Lufthansa Service Holding AG<sup>2)</sup>  
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
Lufthansa CityLine GmbH<sup>2)</sup> (Vorsitz)

- b) Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee (BoD), Italien  
Austrian Airlines AG, Österreich  
(stellv. Vorsitz)  
Edelweiss Air AG, Schweiz (Vorsitz)  
Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei (stellv. Vorsitz)  
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Österreich  
SN Airholding SA/NV, Belgien

#### Harry Hohmeister

- a) Lufthansa Cargo AG<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
b) Aircraft Maintenance and Engineering Corporation (AMECO), China  
Austrian Airlines AG, Österreich (Vorsitz)  
Miles & More GmbH (Vorsitz)  
Swiss International Air Lines AG, Schweiz

#### Ulrik Svensson

- a) Delvag Versicherungs-AG<sup>2)</sup> (Vorsitz)  
LSG Lufthansa Service Holding AG<sup>2)</sup>  
Lufthansa Cargo AG<sup>2)</sup>  
Lufthansa Technik AG<sup>2)</sup>  
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

#### Dr. Bettina Volkens

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG<sup>2)</sup> (Vorsitz)

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

<sup>1)</sup> Bis zum 31. Dezember 2017.

<sup>2)</sup> Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.



## 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 fünf 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 sowie einmal jährlich über die operative Konzernplanung und die Finanzplanung des Konzerns. Der Vorstand übermittelt dem Aufsichtsrat die Quartalsberichterstattung des Unternehmens. Der Vorstandsvorsitzende unterrichtet den Aufsichtsratsvorsitzenden und den Aufsichtsrat darüber hinaus über wichtige Vorkommnisse.

Der Vorstand fasst Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Für eine Reihe von Geschäften muss der Vorstand die 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 oder 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 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 Abs.1 und Abs.2 Satz 1 und 2 AktG sowie Zielgrößen und Zielfristen für den Frauenanteil im Vorstand. Außerdem ist das Präsidium zuständig für alle sonstigen nicht dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehaltenen personellen Angelegenheiten von Vorständen. Das Präsidium vertritt die Gesellschaft gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Es ist ferner zuständig für Verträge mit Aufsichtsratsmitgliedern (inklusive Kreditgewährung). Bei Stimmengleichheit 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 die Aufgabe, insbesondere Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements, des Internen Kontrollsystems und des Compliance Management Systems, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung zu erörtern, die Qualität der Abschlussprüfung sicherzustellen 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 Kenntnisnahme vor.

### G29 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
<b>Dr. Karl-Ludwig Kley,</b> Vorsitzender  <b>Christine Behle,</b> stellv. Vorsitzende  <b>Herbert Hainer</b>  <b>Birgit Weinreich</b>	<b>Dr. Werner Brandt</b> (bis 31.12.2017), Vorsitzender  <b>Stephan Sturm,</b> Vorsitzender (seit 01.01.2018)  <b>Carsten Knobel</b> (seit 09.01.2018)  <b>Doris Krüger</b>  <b>Eckhard Lieb</b>  <b>Jan-Willem Marquardt</b>  <b>Monika Ribar</b>	<b>Herbert Hainer</b>  <b>Dr. Karl-Ludwig Kley</b>  <b>Martin Koehler</b>	<b>Dr. Karl-Ludwig Kley,</b> Vorsitzender  <b>Christine Behle,</b> stellv. Vorsitzende  <b>Herbert Hainer</b>  <b>Birgit Weinreich</b>
Fünf Sitzungen im Jahr 2017	Fünf Sitzungen im Jahr 2017	Vier Sitzungen im Jahr 2017	Keine Sitzung im Jahr 2017

Der Aufsichtsrat hat aus der Mitte der Anteilseignervertreter einen mit drei Mitgliedern besetzten Nominierungsausschuss gewählt. Der Ausschuss soll dem Aufsichtsrat für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern geeignete Kandidaten benennen.

Die Grundlage für den Auswahlprozess des Nominierungsausschusses bildet das vom Aufsichtsrat verabschiedete Anforderungsprofil für Aufsichtsratsmitglieder. [www.lufthansagroup.com/erklaerung\\_zur\\_unternehmens-fuehrung](http://www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmens-fuehrung).

Der nach § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes vorgeschriebene und gemäß § 9 Abs. 2 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 dann dem Aufsichtsrat 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.

**Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse** ➔ S. 83 ff.

### **Deutschem Corporate Governance Kodex wird mit einer Ausnahme entsprochen**

Vorstand und Aufsichtsrat haben auf ihrer Sitzung am 5. Dezember 2017 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-Regulieren

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 2017 wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2017 sind im Konzernanhang zusammengestellt. ➔ **Erläuterung 44, S. 173.**

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 über-

schreiten. 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 2017 nicht den Wert von 1 Prozent der ausgegebenen Aktien. Die Lufthansa Group informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten finden sich im Kapitel [Lufthansa Aktie, S. 9 ff.](#), und auf der Website [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://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. 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 Mail 2017 hat der Aufsichtsrat mit den Vorstandsmitgliedern eine Modifikation der Vorstandsvergütung vereinbart, die ab dem Geschäftsjahr 2017 für alle Vorstandsmitglieder gilt. Die bisher vertraglich vorgesehene Option einer Ermessenstantieme wurde ersatzlos gestrichen. Durch eine Erhöhung des zurückzustellenden und erst nach drei Jahren auszuzahlenden Anteils der variablen Vorstandsvergütung von 25 Prozent auf 50 Prozent wird die geforderte grundsätzlich mehrjährige Bemessungsgrundlage der variablen Vergütung sichergestellt.

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- **Fixe Jahresgrundvergütung.** Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausgezahlt.
- **Variable Jahresvergütung.** Die variable Vergütung richtet sich nach der EBIT-Marge des Lufthansa Konzerns. Sie wird ab dem Jahr 2017 zu 50 Prozent im Folgejahr und somit im einjährigen Turnus mit einem individuellen Leistungsfaktor, der zwischen 0,8 und 1,2 schwanken kann, multipliziert und ausgezahlt. Die übrigen 50 Prozent 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 Prozent auf dem Parameter kumulierter Dreijahres-EACC und zu 30 Prozent 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 ausgezahlt. 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 CO<sub>2</sub>-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 Prozent 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 36, S. 151 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 36, S. 151 ff.**), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder 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 Prozent der Jahresvergütung einschließlich der variablen Vergütung zuführt. Dabei richten sich die Anlageregeln des Versorgungskontos nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, bleibt die Anwartschaft aus dem Versorgungskonto erhalten und wird beitragsfrei fortgeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalls (Erreichen der Altersgrenze von 65 Jahren beziehungsweise der vorgezogenen Altersgrenze von 60 bis 65 Jahren oder bei Invalidität) erwerben die Berechtigten ein Versorgungsguthaben in Höhe des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stands des Versorgungskontos. Dabei garantiert 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 Prozent 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 Prozent 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 Prozent 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 2017 insgesamt auf 14.731 TEUR (Vorjahr: 10.389 TEUR). Davon entfielen 5.280 TEUR (Vorjahr: 5.044 TEUR) auf erfolgsunabhängige Komponenten und 9.451 TEUR (Vorjahr: 5.345 TEUR) auf erfolgsbezogene Komponenten der Vergütung. Der Dienstzeitaufwand der Pensionszusagen betrug 3.119 TEUR (Vorjahr: 2.253 TEUR).

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

### T053 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS (HGB) 2017

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

<sup>1)</sup> Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (→ **Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 151 ff.**), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

<sup>2)</sup> Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2016 zum Gewährungszeitpunkt.

<sup>3)</sup> Zeitanteilig ab 01.05.2017.

<sup>4)</sup> Zeitanteilig bis 30.04.2017.

Für die im Jahr 2016 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

### T053 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS (HGB) 2016

Angaben in Tsd. €	Grundvergütung	Sonstiges <sup>1)</sup>	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Optionsprogramm <sup>2)</sup>	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1.380	117	797	141	685	3.120
Karl Ulrich Garnadt	863	86	532	74	456	2.011
Harry Hohmeister	863	143	532	110	456	2.104
Simone Menne <sup>3)</sup>	575	16	354	110	-	1.055
Dr. Bettina Volkens	863	138	532	110	456	2.099
<b>Gesamt (HGB)</b>	<b>4.544</b>	<b>500</b>	<b>2.747</b>	<b>545</b>	<b>2.053</b>	<b>10.389</b>

<sup>1)</sup> Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (→ **Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 151 ff.**), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

<sup>2)</sup> Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2016 zum Gewährungszeitpunkt.

<sup>3)</sup> Zeitanteilig bis 31.08.2016.

In den derzeit laufenden Aktienprogrammen werden zum 31. Dezember 2017 (2016) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien beziehungsweise Optionspakete gehalten:

**T054 AKTIENPROGRAMME**

Anzahl der Aktien	Programm 2014		Programm 2015		Programm 2016		Programm 2017	
	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 (-)	30 (-)
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand bis 30.04.2017)	10.170 (10.170)	30 (30)	8.910 (8.910)	30 (30)	10.080 (10.080)	30 (30)	- (-)	- (-)
Harry Hohmeister	10.170 (10.170)	30 (30)	8.910 (8.910)	30 (30)	10.080 (10.080)	30 (30)	4.350 (-)	30 (-)
Carsten Spohr	15.255 (15.255)	45 (45)	13.365 (13.365)	45 (45)	15.120 (15.120)	45 (45)	6.525 (-)	45 (-)
Ulrik Svensson (Vorstand seit 01.01.2017)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	4.350 (-)	30 (-)
Dr. Bettina Volkens	10.170 (10.170)	30 (30)	8.910 (8.910)	30 (30)	10.080 (10.080)	30 (30)	4.350 (-)	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 Programmlaufzeit, in dem das jeweilige Vorstandsmitglied noch aktives Mitglied des Vorstands war.

Die laufenden Aktienprogramme entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

**T055 WERTENTWICKLUNG AKTIENPROGRAMME**

in €	Geschäftsjahr 2017			Geschäftsjahr 2016		
	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt
Carsten Spohr	-1.110.000	3.320.063	2.210.063	-	211.982	211.982
Thorsten Dirks (Vorstand seit 01.05.2017)	-	22.980	22.980	-	-	-
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand bis 30.04.2017)	-	948.709	948.709	-	244.361	244.361
Harry Hohmeister	-1.110.000	2.552.849	1.442.849	-	251.848	251.848
Ulrik Svensson (Vorstand seit 01.01.2017)	-	22.980	22.980	-	-	-
Dr. Bettina Volkens	-1.110.000	2.552.849	1.442.849	-	251.848	251.848
	<b>-3.330.000</b>	<b>9.420.430</b>	<b>6.090.430</b>	<b>-</b>	<b>960.039</b>	<b>960.039</b>

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen finden sich weitere Informationen im Konzernanhang. ➤ Erläuterung 36, S. 151 ff.

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2017 von den Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 3,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,4 Mio. EUR)

nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

**T056 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS**

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Barwert der Pensionsverpflichtungen	
	2017	2016	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016	31.12.2017	31.12.2016
Carsten Spohr	841	702	5.126	3.951	890	710	4.837	3.668
Thorsten Dirks (Vorstand seit 01.05.2017)	455	-	455	-	395	-	395	-
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand bis 30.04.2017)	159	424	1.240	1.004	159	448	1.240	1.005
Harry Hohmeister	514	434	2.005	1.385	555	463	1.888	1.261
Simone Menne (Vorstand bis 31.08.2016)	-	263	-	2.326	-	302	-	2.328
Ulrik Svensson (Vorstand seit 01.01.2017)	637	-	637	-	620	-	593	-
Dr. Bettina Volkens	513	430	1.953	1.336	547	457	1.888	1.261
	<b>3.119</b>	<b>2.253</b>	<b>11.416</b>	<b>10.002</b>	<b>3.166</b>	<b>2.380</b>	<b>10.841</b>	<b>9.523</b>

**Sonstige Vereinbarungen**

Karl Ulrich Garnadt war bis zum 30. April 2017 Mitglied des Vorstands. Die für das Geschäftsjahr 2017 zu zahlende variable Vergütung erhält er zeitanteilig für den Zeitraum 1. Januar 2017 bis 30. April 2017. Auszahlungen aus den LH-Performance-Programmen erhält er pro rata temporis, bezogen auf den Teil der Programmlaufzeit, in dem er aktives Mitglied des Vorstands war. Sein Anstellungsvertrag wurde bis zum 15. Juni 2017 fortgeführt und seine Grundvergütung zeitanteilig weitergezahlt.

**Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder**

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 5,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,7 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 71,0 Mio. EUR (Vorjahr: 70,4 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 sonstige 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 Prozent) 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 2017 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

**T057 GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN**

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017			
	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)
	Festvergütung	1.380	1.380	1.380	1.380	575	-	575
Nebenleistungen	117	117	117	117	68	-	68	68
<b>Summe</b>	<b>1.497</b>	<b>1.497</b>	<b>1.497</b>	<b>1.497</b>	<b>643</b>	<b>-</b>	<b>643</b>	<b>643</b>
Einjährige variable Vergütung <sup>1)</sup>	679	636	0	2.415	283	-	0	1.006
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung <sup>2)</sup>	679	212	0	0 - 1.610	283	-	0	0 - 671
Optionsprogramm (4 Jahre)	827	685	0	1.800	551	-	0	1.200
<b>Summe</b>	<b>2.185</b>	<b>1.533</b>	<b>0</b>	<b>4.215</b>	<b>1.117</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>2.206</b>
Versorgungsaufwand	890	710	890	890	395	-	395	395
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>4.472</b>	<b>3.740</b>	<b>2.387</b>	<b>6.602</b>	<b>2.155</b>	<b>-</b>	<b>1.038</b>	<b>3.244</b>

in Tsd. €	Karl Ulrich Garnadt Vorstand bis 30.04.2017				Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013			
	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)
	Festvergütung	287	863	287	287	863	863	863
Nebenleistungen	20	86	20	20	87	143	87	87
<b>Summe</b>	<b>307</b>	<b>949</b>	<b>307</b>	<b>307</b>	<b>950</b>	<b>1.006</b>	<b>950</b>	<b>950</b>
Einjährige variable Vergütung <sup>1)</sup>	141	424	0	503	424	424	0	1.509
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung <sup>2)</sup>	141	141	0	0 - 336	424	141	0	0 - 1.006
Optionsprogramm (4 Jahre)	-	456	0	-	551	456	0	1.200
<b>Summe</b>	<b>282</b>	<b>1.021</b>	<b>0</b>	<b>503</b>	<b>1.399</b>	<b>1.021</b>	<b>0</b>	<b>2.709</b>
Versorgungsaufwand	159	448	159	159	555	463	555	555
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>748</b>	<b>2.418</b>	<b>466</b>	<b>969</b>	<b>2.904</b>	<b>2.490</b>	<b>1.505</b>	<b>4.214</b>

in Tsd. €	Simone Menne Vorstand bis 31.08.2016				Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017			
	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)
	Festvergütung	-	575	-	-	863	-	863
Nebenleistungen	-	16	-	-	78	-	78	78
<b>Summe</b>	<b>-</b>	<b>591</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>941</b>	<b>-</b>	<b>941</b>	<b>941</b>
Einjährige variable Vergütung <sup>1)</sup>	-	283	-	-	424	-	0	1.509
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung <sup>2)</sup>	-	94	-	-	424	-	0	0 - 1.006
Optionsprogramm (4 Jahre)	-	-	-	-	551	-	0	1.200
<b>Summe</b>	<b>-</b>	<b>377</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.399</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>2.709</b>
Versorgungsaufwand	-	302	-	-	620	-	620	620
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>-</b>	<b>1.270</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.960</b>	<b>-</b>	<b>1.561</b>	<b>4.270</b>

<sup>1)</sup> Der hier angegebene Maximalbetrag entspricht dem maximalen Auszahlungsbetrag der gesamten variablen Vergütung für ein Geschäftsjahr (175 Prozent der Jahresgrundvergütung).

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



**T057 GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN** (Fortsetzung)

Dr. Bettina Volkens  
Vorstand seit 01.07.2013

in Tsd. €	2017	2016	2017 (Min.)	2017 (Max.)
Festvergütung	863	863	863	863
Nebenleistungen	79	138	79	79
<b>Summe</b>	<b>942</b>	<b>1.001</b>	<b>942</b>	<b>942</b>
Einjährige variable Vergütung	424	424	0	1.509
Mehrjährige variable Vergütung				
Dreijährige variable Vergütung	424	141	0	0 - 1.006
Optionsprogramm (4 Jahre)	551	456	0	1.200
<b>Summe</b>	<b>1.399</b>	<b>1.021</b>	<b>0</b>	<b>2.709</b>
Versorgungsaufwand	547	457	547	547
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.888</b>	<b>2.479</b>	<b>1.489</b>	<b>4.198</b>

**T058 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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Festvergütung	1.380	1.380	575	-	287	863	863	863
Nebenleistungen	117	117	68	-	20	86	87	143
<b>Summe</b>	<b>1.497</b>	<b>1.497</b>	<b>643</b>	<b>-</b>	<b>307</b>	<b>949</b>	<b>950</b>	<b>1.006</b>
Einjährige variable Vergütung	1.551	797	646	-	323	532	970	532
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	318	141	-	-	224	74	224	110
Optionsprogramm (4 Jahre)	1.110	-	-	-	-	-	1.110	-
<b>Summe</b>	<b>2.979</b>	<b>938</b>	<b>646</b>	<b>-</b>	<b>547</b>	<b>606</b>	<b>2.304</b>	<b>642</b>
Versorgungsaufwand	890	710	395	-	159	448	555	463
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>5.366</b>	<b>3.145</b>	<b>1.684</b>	<b>-</b>	<b>1.013</b>	<b>2.003</b>	<b>3.809</b>	<b>2.111</b>

in Tsd. €	Simone Menne Vorstand bis 31.08.2016		Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017		Dr. Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Festvergütung	-	575	863	-	863	863
Nebenleistungen	-	16	78	-	79	138
<b>Summe</b>	<b>-</b>	<b>591</b>	<b>941</b>	<b>-</b>	<b>942</b>	<b>1.001</b>
Einjährige variable Vergütung	-	354	970	-	970	532
Mehrjährige variable Vergütung						
Dreijährige variable Vergütung	-	110	-	-	224	110
Optionsprogramm (4 Jahre)	-	-	-	-	1.110	-
<b>Summe</b>	<b>-</b>	<b>464</b>	<b>970</b>	<b>-</b>	<b>2.304</b>	<b>642</b>
Versorgungsaufwand	-	302	620	-	547	457
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>-</b>	<b>1.357</b>	<b>2.531</b>	<b>-</b>	<b>3.793</b>	<b>2.100</b>

**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 TEUR. Der Vorsitzende erhält 240 TEUR, der stellvertretende Vorsitzende 120 TEUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60 TEUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30 TEUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40 TEUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20 TEUR. 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 2017 2.164 TEUR (Vorjahr: 2.170 TEUR).

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

**T059 VERGÜTUNGEN AUFSICHTSRAT**

in Tsd. €	2017			2016		
	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	240	60	300
Dr. Karl-Ludwig Kley	123	45	168	80	40	120
Christine Behle	120	20	140	120	20	140
Nicoley Baublies	80	-	80	80	-	80
Dr. Werner Brandt	80	64	144	80	80	160
Jörg Cebulla	80	-	80	80	-	80
Herbert Hainer	80	21	101	80	-	80
Dr. h.c. Robert Kimmitt	80	-	80	80	-	80
Martin Koehler	80	22	102	80	30	110
Doris Krüger	80	30	110	80	30	110
Dr. Nicola Leibinger-Kammüller (bis 28.04.2016)	0	-	-	26	-	26
Eckhard Lieb	80	30	110	80	30	110
Jan-Willem Marquardt	80	30	110	80	30	110
Martina Merz	80	-	80	54	-	54
Ralf Müller	80	-	80	80	-	80
Monika Ribar	80	30	110	80	30	110
Miriam Sapiro (seit 24.10.2017)	15	-	15	-	-	-
Andreas Strache	80	-	80	80	-	80
Stephan Sturm	80	24	104	80	-	80
Christina Weber	80	-	80	80	-	80
Birgit Weinreich	80	20	100	80	20	100
Matthias Wissmann	80	-	80	80	-	80
<b>Gesamt</b>	<b>1.794</b>	<b>370</b>	<b>2.164</b>	<b>1.800</b>	<b>370</b>	<b>2.170</b>

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 89 TEUR (Vorjahr: 111 TEUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für die Tätigkeit 17 TEUR (Vorjahr: 17 TEUR) vergütet.

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

### Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.206.424.688,64 EUR, aufgeteilt in 471.259.644 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. 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 Luftverkehrsbetriebsgenehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionäre von mindestens 50 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 Prozent, 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 Prozent im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 Prozent zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 8 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50-Prozent-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 2017 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 32,1 Prozent. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://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 Prozent der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2017 keine Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 Prozent 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. 5 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 verfügt zum 31. Dezember 2017 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 553.310.730,08 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 10.776.673,28 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 3.728.550,40 EUR zur Ausgabe von 1.456.465 neuen Aktien und damit insgesamt in Höhe von 7.849.361,92 EUR zur Ausgabe von 3.066.157 neuen Aktien, jeweils im Rahmen der Begebung einer Aktien-dividende, 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 Bar-einlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum in Höhe von 2.521.920,00 EUR zur Ausgabe von 985.125 neuen Aktien und damit insgesamt in Höhe von 18.223.326,72 EUR zur Ausgabe von 7.118.487 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 Prozent des Grundkapitals betragen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien ➤ **Erläuterung 30, S. 138 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 Kontrollwechselzeitraums 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.

#### **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 Prozent der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) nicht überschreiten. ➤ **Vergütungsbericht, S. 87 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](https://www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung) öffentlich zugänglich gemacht.

## Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Umsatz der Deutschen Lufthansa AG steigt auf 16,2 Mrd. EUR. | Jahresergebnis steigt auf 2,5 Mrd. EUR. | Bilanzsumme steigt auf 28,5 Mrd. 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-relationships.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. 26 f.; Branchenentwicklung, S. 27 ff.; Geschäftsverlauf, S. 29 ff.**

### ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG steigerte das Jahresergebnis im Geschäftsjahr 2017 um 110,0 Prozent auf 2,5 Mrd. EUR. Diese Entwicklung ist zum einen auf einen deutlichen Anstieg der Verkehrserlöse (6,7 Prozent) und zum anderen auf ein im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls sehr deutlich um 1,2 Mrd. EUR gestiegenes Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkten vor allem der deutliche Anstieg im Materialaufwand (5,2 Prozent) und ein im Vergleich zum Vorjahr um 222 Mio. EUR geringeres Zinsergebnis belastend auf das Ergebnis.

### Umsatz und Erträge

#### 65 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2017 lag die Zahl der beförderten Fluggäste mit 65 Mio. um 6,0 Prozent über Vorjahr. Das Angebot stieg um 1,8 Prozent, der Absatz stieg um 5,0 Prozent. Die Auslastung erhöhte sich um 2,5 Prozentpunkte auf 81,6 Prozent. Die Durchschnittserlöse stiegen um 1,7 Prozent gegenüber Vorjahr an.

#### Umsatzerlöse steigen um 6,4 Prozent

Die Entwicklung der betrieblichen Erträge ist im Wesentlichen von einem Anstieg der Verkehrserlöse um 6,7 Prozent auf 15,0 Mrd. EUR gekennzeichnet, während die anderen Betriebserlöse mit 1,2 Mrd. EUR etwa auf Vorjahresniveau verbleiben. Insgesamt sind die Umsatzerlöse damit um 6,4 Prozent auf 16,2 Mrd. EUR gestiegen. Gegenläufig gingen die sonstigen betrieblichen Erträge um 7,8 Prozent im Wesentlichen aufgrund geringerer Kursgewinne auf 1,5 Mrd. EUR zurück.

### Aufwendungen

#### Aufwendungen steigen um 3,6 Prozent

Die betrieblichen Aufwendungen betragen 16,6 Mrd. EUR und lagen damit um 575 Mio. EUR über Vorjahr. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist der Materialaufwand, der im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 Prozent auf 10,3 Mrd. EUR gestiegen ist. Ein Teil resultiert aus der Entwicklung des Treibstoffaufwands, der um 2,2 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR gestiegen ist. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine größere Menge (1,3 Prozent) sowie eine deutliche Preissteigerung im Vergleich zum Vorjahr (21,2 Prozent vor Sicherung) zurückzuführen. Die Preisentwicklung wurde durch

#### T060 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

in Tsd. €	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2017 in Mio. €	Veränderung in %	2017 in Tsd.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in Mio.	Veränderung in %	2017 in %	Veränderung in P.
Europa	5.871	8,2	48.940	6,3	49.318	4,8	37.631	7,0	76,3	1,6
Amerika	5.228	6,3	8.354	2,7	76.021	0,4	63.698	2,8	83,8	1,9
Asien/Pazifik	2.816	5,2	4.844	4,7	45.237	-0,9	38.397	4,2	84,9	4,2
Nahost/Afrika	1.097	5,8	3.182	11,4	16.551	7,6	13.024	13,0	78,7	3,7
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>15.012</b>	<b>6,7</b>	<b>65.320</b>	<b>6,0</b>	<b>187.127</b>	<b>1,8</b>	<b>152.750</b>	<b>5,0</b>	<b>81,6</b>	<b>2,5</b>

ein im Vorjahresvergleich deutlich besseres, aber immer noch negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von –40 Mio. EUR (Vorjahr: –659 Mio. EUR) teilweise kompensiert.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 6,6 Prozent auf 7,3 Mrd. EUR gestiegen. Die Gebühren stellen mit 2,9 Mrd. EUR weiterhin die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Sie lagen insgesamt vor allem mengen- und preisbedingt um 2,6 Prozent über dem Vorjahr. Den Anstiegen bei den Landegebühren (2,9 Prozent), den Abfertigungsgebühren (4,5 Prozent) und den Fluggastgebühren (8,9 Prozent) steht die rückläufige Entwicklung der Flugsicherungsgebühren um 6,2 Prozent entgegen.

Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 17,0 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR. Dieser Anstieg erklärt sich im Wesentlichen mit einer Rückstellungszuführung in Höhe von 167 Mio. EUR für erwartete Kompensationsleistungen aus der vorzeitigen Beendigung von Flugzeugleaseverträgen. Die Charteraufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 14,6 Prozent auf 627 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist auf Mehrflugleistungen bei den Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti zurückzuführen. Die Aufwendungen für Operating Leases sanken um 2,2 Prozent auf 815 Mio. EUR. Dies begründet sich im Wesentlichen mit der Kursentwicklung des US-Dollars, da die Leaserraten an das maltesische Mieterbeteiligungsmodell in US-Dollar zu leisten sind.

Der Personalaufwand sank um 1,3 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR. Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Personalbestands um 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter um 6,6 Prozent. Die Sozialabgaben stiegen um 3,1 Prozent. Die Aufwendungen für die Altersversorgung sanken dagegen um 68,7 Prozent auf 90 Mio. EUR. Dieser Rückgang ist zum einen auf im Vorjahr enthaltene Einmaleffekte aus der Umstellung der betrieblichen Übergangsvorsorge für das Kabinenpersonal zurückzuführen. Zum anderen wirkte die Umstellung der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorge für das Cockpit-Personal in diesem Jahr entlastend auf den Personalaufwand.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 12,6 Prozent auf 482 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus der Teilflottenübernahme von der Air Berlin-Gruppe sowie aus einer außerplanmäßigen Abschreibung auf ein stillgelegtes Flugzeug des Modells A340-600.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um 1,7 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR gestiegen. Der Anstieg erklärt sich mit erhöhten Aufwendungen für die Nutzung von Reservierungssystemen sowie aus Rückstellungen für verschiedene Rechtsrisiken.

#### T061 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	2017	2016
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15.012	14.063
Andere Betriebserlöse	1.172	1.146
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>16.184</b>	<b>15.209</b>
Sonstige betriebliche Erträge	1.521	1.649
Materialaufwand	-10.289	-9.780
Personalaufwand	-2.818	-2.855
Abschreibungen	-482	-428
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.995	-2.946
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1.121</b>	<b>849</b>
Beteiligungsergebnis	1.845	598
Zinsergebnis	-128	94
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-38	-26
<b>Finanzergebnis</b>	<b>1.679</b>	<b>666</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>2.800</b>	<b>1.515</b>
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-650	-233
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	353	-62
Sonstige Steuern	-48	-51
<b>Jahresergebnis</b>	<b>2.455</b>	<b>1.169</b>
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	-1.228	-935
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>1.227</b>	<b>234</b>

## Ergebnisentwicklung

### Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit steigt um 272 Mio. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit stieg im Geschäftsjahr 2017 um 32,0 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Dem Anstieg der betrieblichen Erträge um 5,0 Prozent auf 17,7 Mrd. EUR stand ein geringerer Anstieg der betrieblichen Aufwendungen von 3,6 Prozent auf 16,6 Mrd. EUR gegenüber. Das in Anlehnung an die Konzernergebnisgröße ermittelte Adjusted EBIT betrug im Geschäftsjahr 1,8 Mrd. EUR.

### Finanzergebnis steigt um 1,0 Mrd. EUR

Das Finanzergebnis stieg um 1,0 Mrd. EUR auf 1,7 Mrd. EUR. Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 598 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von –128 Mio. EUR (Vorjahr: 94 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –38 Mio. EUR (Vorjahr: –26 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 1,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 107 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 713 Mio. EUR (Vorjahr: 491 Mio. EUR). Der Anstieg der Ergebnisabführungen im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das Abführungsergebnis der Lufthansa Commercial Holding (882 Mio. EUR)

zurückzuführen, was insbesondere aus der 2017 gezahlten Dividende von der Lufthansa Malta Aircraft-Leasing in Höhe von 862 Mio. EUR resultierte. Die Ergebnisse der übrigen Gesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen haben sich im Vergleich zum Vorjahr unterschiedlich entwickelt. Während die Eurowings GmbH (-74 Mio. EUR), die Lufthansa CityLine GmbH (-90 Mio. EUR) und die LSG Lufthansa Service Holding AG (-113 Mio. EUR) ihre Verluste gegenüber Vorjahr weiter erhöht haben, konnten die Lufthansa Cargo AG (136 Mio. EUR), die Lufthansa Technik AG (257 Mio. EUR) und die Delvag GmbH (11 Mio. EUR) ihre Vorjahresergebnisse zum Teil deutlich übertreffen. Die größte positive Veränderung bei den sonstigen Beteiligungserträgen fiel mit einem Anstieg gegenüber Vorjahr von 248 Mio. EUR auf die Air Trust.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr -128 Mio. EUR (Vorjahr: 94 Mio. EUR). Das im vergangenen Jahr positive Zinsergebnis war insbesondere auf die niedrigere Bewertung der Pensionsrückstellungen infolge der Umstellung des anzuwendenden Abzinsungssatzes zurückzuführen. Der für die Abzinsung der Pensionsrückstellungen in diesem Geschäftsjahr zugrunde gelegte Zinssatz betrug 3,68 Prozent (Vorjahr: 4,01 Prozent), woraus sich eine Belastung des Zinsaufwands in Höhe von 729 Mio. EUR ergab (Vorjahr: 189 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte sich die im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Marktbewertung des zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögens in Höhe von 733 Mio. EUR (Vorjahr: 335 Mio. EUR) ergebnisentlastend aus.

Die unter den übrigen Finanzposten erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen um 12 Mio. EUR über Vorjahr und betragen 38 Mio. EUR. Sie erklären sich unter anderem mit der Abschreibung auf die Beteiligungsbuchwerte der österreichischen Leasinggesellschaft Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29 und der Crane Strategic Investment S.C.S. in Höhe von 19 Mio. EUR beziehungsweise 5 Mio. EUR.

### Jahresüberschuss steigt um 1,3 Mrd. EUR

Betriebliches Ergebnis und Finanzergebnis addieren sich auf 2,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,5 Mrd. EUR). Im Geschäftsjahr ergab sich ein Steueraufwand vom Einkommen und Ertrag (inklusive latenter Steuern) in Höhe von 297 Mio. EUR sowie ein Aufwand für sonstige Steuern in Höhe von 48 Mio. EUR. Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2017 ein Jahresüberschuss von 2,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,2 Mrd. EUR).

## FINANZLAGE

### Operativer Cashflow

#### Operativer Cashflow steigt auf 1,9 Mrd. EUR

Der operative Cashflow ist um 657 Mio. EUR auf 1,9 Mrd. EUR gestiegen. Die Deutsche Lufthansa AG hat im Berichtsjahr 2017 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 559 Mio. EUR) in Flugzeuge und Anzahlungen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 180 Mio. EUR (Vorjahr: 122 Mio. EUR) auf Anzahlungen.

Die Deutsche Lufthansa AG hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) in verschiedene insolvenzgeschützte Fondsanlagen übertragen. Insgesamt ergab sich aus für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzten Nettozahlungsmitteln ein Mittelabfluss von 1,7 Mrd. EUR. Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 330 Mio. EUR.

## VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme stieg um 13,7 Prozent oder 3,4 Mrd. EUR auf 28,5 Mrd. EUR. Das Anlagevermögen macht 76,5 Prozent der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 80,2 Prozent).

### T062 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
<b>Aktiva</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	326	339
Flugzeuge	6.043	4.933
Übrige Sachanlagen	101	103
Finanzanlagen	15.319	14.702
<b>Anlagevermögen</b>	<b>21.789</b>	<b>20.077</b>
Vorräte	67	77
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	416	448
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.383	1.384
Wertpapiere	685	805
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	763	641
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>4.314</b>	<b>3.355</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>53</b>	<b>51</b>
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>1.430</b>	<b>1.077</b>
<b>Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>885</b>	<b>489</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.471</b>	<b>25.049</b>
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	1.206	1.200
Kapitalrücklage	263	223
Gewinnrücklagen	5.094	3.865
Bilanzgewinn	1.227	234
<b>Eigenkapital</b>	<b>7.790</b>	<b>5.522</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>6.858</b>	<b>7.343</b>
Anleihen	1.000	1.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.024	1.673
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.359	5.447
Übrige Verbindlichkeiten	4.435	4.059
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>13.818</b>	<b>12.179</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.471</b>	<b>25.049</b>

## Aktiva

### Anlagevermögen steigt um 1,7 Mrd. EUR

Das Anlagevermögen stieg um 1,7 Mrd. EUR auf 21,8 Mrd. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Erwerb neuer Flugzeuge im Zusammenhang mit der Teilflottenübernahme von der Air Berlin-Gruppe zurückzuführen. Neben dem Zuwachs von 1,1 Mrd. EUR in der Position Flugzeuge hat sich auch das Finanzanlagevermögen gegenüber Vorjahr um 617 Mio. EUR erhöht. Dies begründet sich vornehmlich aus Kapitalerhöhungen bei der Lufthansa Technik AG (250 Mio. EUR) und der Lufthansa Commercial Holding GmbH (103 Mio. EUR). Der Saldo aus Aufstockung und Neugewährung (469 Mio. EUR) und Rückzahlungen (155 Mio. EUR) von Ausleihungen an verbundene Unternehmen trug ebenfalls zur Erhöhung des Finanzanlagevermögens bei. Zudem erhöhte die Zuschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Air Dolomiti S.p.A. (11 Mio. EUR) das Finanzanlagevermögen, während unter anderem die Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29 (19 Mio. EUR) und der Crane Strategic Investment S.C.S. (5 Mio. EUR) gegenläufig auf das Finanzanlagevermögen wirkten.

### Umlaufvermögen steigt um 1,0 Mrd. EUR

Das Umlaufvermögen stieg um knapp 1,0 Mrd. EUR auf 4,3 Mrd. EUR. Der Anstieg resultiert fast vollständig aus den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 882 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR erhöhten. Grund für diesen Anstieg sind die positiven Beteiligungsergebnisse der Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag. Ein Anstieg in den sonstigen Vermögensgegenständen um 121 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf erhöhte Sicherheitsleistungen für Zinsderivate zurückzuführen. Zum Geschäftsjahresende waren Wertpapiere in Höhe von 685 Mio. EUR im Bestand (Vorjahr: 805 Mio. EUR). Der Kassenbestand lag bei 763 Mio. EUR (Vorjahr: 641 Mio. EUR).

## Passiva

### Eigenkapital steigt um 2,3 Mrd. EUR

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital vor allem aufgrund des positiven Jahresergebnisses 2017 um 2,3 Mrd. EUR gestiegen und lag zum Bilanzstichtag bei 7,8 Mrd. EUR. In der Folge stieg die Eigenkapitalquote bei ebenfalls gesteigerter Bilanzsumme auf 27,4 Prozent (Vorjahr: 22,0 Prozent). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang [↗ Erläuterung 11, S. 122.](#)

### Langfristiges Fremdkapital sinkt um 1,2 Mrd. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital sank im Berichtsjahr 2017 im Wesentlichen aufgrund der Reduzierung der Pensionsrückstellungen um 1,2 Mrd. EUR auf 6,9 Mrd. EUR.

Die Kombination aus Eigenkapitalanstieg und Rückgang des langfristigen Fremdkapitals führte im Ergebnis zu einem gesunkenen Anteil langfristiger Mittel an der Bilanzsumme von 51,7 Prozent (Vorjahr: 54,5 Prozent). Das Anlagevermögen ist zu 67,5 Prozent durch langfristige Mittel gedeckt (Vorjahr: 68,1 Prozent).

### Nettoverschuldung steigt um 454 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung stieg aufgrund eines Anstiegs langfristiger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie erhöhter Flugzeugleasingverbindlichkeiten um 454 Mio. EUR auf 3,1 Mrd. 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. 43 ff.](#)

### Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Network Airlines dargestellten Sachverhalten.

### 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. 78 ff.](#)



# KONZERN- ABSCHLUSS

---

- 102 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 103 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 104 Konzernbilanz
- 106 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 107 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 108 Konzernanhang
  - 108 Allgemeine Angaben
  - 119 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
  - 125 Erläuterungen zur Konzernbilanz
    - 125 Aktiva
    - 138 Passiva
  - 155 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
  - 159 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
  - 161 Sonstige Erläuterungen
  - 174 Zusammensetzung des Konzerns
- 181 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 182 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 189 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
- 197 Übrige Anteile

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2017

### T063 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2017	2016
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	28.399	24.661
Andere Betriebserlöse	4	7.180	6.999
<b>Umsatzerlöse</b>		<b>35.579</b>	<b>31.660</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	106	95
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.276	2.184
Materialaufwand	7	-19.013	-17.109
Personalaufwand	8	-8.172	-7.354
Abschreibungen	9	-2.052	-1.769
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-5.571	-5.517
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>3.153</b>	<b>2.190</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	118	58
Übriges Beteiligungsergebnis	11	39	27
Zinserträge	12	178	64
Zinsaufwendungen	12	-373	-282
Übrige Finanzposten	13	72	191
<b>Finanzergebnis</b>		<b>34</b>	<b>58</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>3.187</b>	<b>2.248</b>
Ertragsteuern	14	-789	-445
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>2.398</b>	<b>1.803</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-34	-27
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>		<b>2.364</b>	<b>1.776</b>
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €</b>	15	<b>5,03</b>	<b>3,81</b>

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr 2017

### T064 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	2017	2016
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>2.398</b>	<b>1.803</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>		
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-404	66
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	21	-3
Folgebewertung von Cashflow Hedges	-546	1.497
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	3	3
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-3	9
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	137	-337
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.186	-2.066
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-17
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-136	554
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>	<b>258</b>	<b>-294</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)</b>	<b>2.656</b>	<b>1.509</b>
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-34	-33
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>2.622</b>	<b>1.476</b>

## Konzernbilanz

### zum 31. Dezember 2017

#### T065 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer <sup>1)</sup>	16	1.343	1.265
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	17	492	472
Flugzeuge und Reservetriebwerke	18 20	15.959	14.798
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile		1.758	1.604
Übriges Sachanlagevermögen	19 20	2.186	2.199
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	21	585	516
Übrige Beteiligungen	22 41	221	212
Langfristige Wertpapiere	22 41	32	23
Ausleihungen und Forderungen	23 41	475	513
Derivative Finanzinstrumente	41	642	1.474
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	9	11
Effektive Ertragsteuerforderungen		12	4
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14	1.523	1.413
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>25.237</b>	<b>24.504</b>
Vorräte	24	907	816
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	25 41	5.314	4.570
Derivative Finanzinstrumente	41	600	534
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	197	167
Effektive Ertragsteuerforderungen		58	37
Wertpapiere	27 41	2.551	2.681
Bankguthaben und Kassenbestände	28 41	1.397	1.256
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	29	6	132
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>11.030</b>	<b>10.193</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>36.267</b>	<b>34.697</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

**T066 KONZERNBILANZ – PASSIVA**

in Mio. €	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	30	1.206	1.200
Kapitalrücklage	31	263	222
Gewinnrücklagen	31	4.141	1.549
Übrige neutrale Rücklagen	31	1.521	2.313
Konzernergebnis		2.364	1.776
<b>Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>		<b>9.495</b>	<b>7.060</b>
Minderheitenanteile		103	89
<b>Eigenkapital</b>		<b>9.598</b>	<b>7.149</b>
Pensionsrückstellungen	32	5.116	8.364
Sonstige Rückstellungen	33	601	503
Finanzschulden	34 41	6.142	5.811
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	35	243	124
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	36	1.289	1.246
Derivative Finanzinstrumente	41	190	54
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	449	437
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>14.030</b>	<b>16.539</b>
Sonstige Rückstellungen	33	990	1.066
Finanzschulden	34 41	672	764
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	37 41	5.250	4.689
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten		3.773	3.040
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	38	992	875
Derivative Finanzinstrumente	41	124	185
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		838	390
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>12.639</b>	<b>11.009</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>36.267</b>	<b>34.697</b>

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2017

### T067 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Marktbe- wertung Finanz- instru- mente	Unter- scheid- betrag aus Währungs- umrech- nung	Neu- bewer- tungs- rücklage (Suk- zessiv- erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- ergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigen- kapital	Minder- heiten- anteile	Gesamt Eigen- kapital
in Mio.€												
<b>Stand am 31.12.2015</b>	<b>1.189</b>	<b>187</b>	<b>-76</b>	<b>604</b>	<b>236</b>	<b>318</b>	<b>1.082</b>	<b>1.612</b>	<b>1.698</b>	<b>5.768</b>	<b>77</b>	<b>5.845</b>
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	11	35	-	-	-	-	-	-	-	46	1	47
Umbuchungen	-	-	-	-	-	2	2	1.466	-1.466	2	-2	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-232	-232	-20	-252
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1.776	1.776	27	1.803
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	1.157	66	-	6	1.229	-1.529	-	-300	6	-294
<b>Stand am 31.12.2016</b>	<b>1.200</b>	<b>222</b>	<b>1.081</b>	<b>670</b>	<b>236</b>	<b>326</b>	<b>2.313</b>	<b>1.549</b>	<b>1.776</b>	<b>7.060</b>	<b>89</b>	<b>7.149</b>
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	-	-	-	-	-	-	-	-	2.364	2.364	34	2.398
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-388	-404	-	-	-792	1.050	-	258	-	258
<b>Stand am 31.12.2017</b>	<b>1.206</b>	<b>263</b>	<b>693</b>	<b>266</b>	<b>236</b>	<b>326</b>	<b>1.521</b>	<b>4.141</b>	<b>2.364</b>	<b>9.495</b>	<b>103</b>	<b>9.598</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2017

### T068 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2017	2016
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>		<b>1.138</b>	<b>996</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern		3.187	2.248
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	9 13	1.970	1.765
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		39	55
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6	-37	-38
Beteiligungsergebnis	11	-157	-85
Zinsergebnis	12	195	218
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern		-385	-54
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge		-721	-1.037
Veränderung Trade Working Capital		259	-140
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		685	314
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>5.035</b>	<b>3.246</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17 20	-3.005	-2.160
Investitionen in Finanzanlagen	22 23	-136	-34
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen		-210	-264
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		7	26
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen		0*	0*
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	21 22 41	-55	-36
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	45	191	-6
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		142	94
Zinseinnahmen		197	192
Erhaltene Dividenden		87	80
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-2.782</b>	<b>-2.108</b>
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-2.660	-1.302
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		905	581
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>		<b>-4.537</b>	<b>-2.829</b>
Kapitalerhöhung	30 31	0*	-
Transaktionen durch Minderheiten		1	1
Aufnahme Finanzschulden		1.106	1.685
Rückführung Finanzschulden		-967	-1.483
Gewinnausschüttung		-232	-233
Zinsausgaben		-289	-242
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-381</b>	<b>-272</b>
<b>Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>		<b>117</b>	<b>145</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		-37	-3
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.<sup>1)</sup></b>	28	<b>1.218</b>	<b>1.138</b>
Wertpapiere	27	2.551	2.681
<b>Flüssige Mittel</b>		<b>3.769</b>	<b>3.819</b>
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		-50	829

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2017: in Höhe von 179 Mio. EUR, 2016: in Höhe von 118 Mio. EUR).

Weitere Details zur Kapitalflussrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt [Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung, S. 159 f.](#)

## Konzernanhang

# Deutsche Lufthansa AG 2017

## ALLGEMEINE ANGABEN

### 1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2017 in fünf Geschäftsfeldern organisiert waren: Network Airlines, Point-to-Point Airlines, 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/entsprechenserklärung](http://www.lufthansagroup.com/entsprechenserklärung) 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 in Mio. EUR aufgestellte Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG entspricht damit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue oder geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

Der Konzernabschluss 2017 wird vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung am 14. März 2018 geprüft und gebilligt und ist 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

Die erstmalige Anwendung folgender geänderter Rechnungsvorschriften hatte keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

#### T069 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHR 2017)

Änderungen an IAS 7, Kapitalflussrechnungen – Disclosure Initiative

Änderungen an IAS 12, Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten

Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014 – 2016 für Änderungen an IFRS 12, Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen

Aufgrund der Änderungen an IAS 7, die erweiterte Angaben zu Veränderungen der Schulden aus Finanzierungstätigkeiten erfordern, wurde eine zusätzliche Überleitungsrechnung zwischen Eröffnungsbilanz- und Schlussbilanzwerten für Schulden aus Finanzierungstätigkeit in den Anhang aufgenommen.

➔ Erläuterung 40, S. 159 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 2017 anzuwenden:

#### T070 IFRS-VERLAUTBARUNG (DURCH EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
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	01.01.2018
IFRS 9, Finanzinstrumente	01.01.2018
IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden	01.01.2018
Klarstellungen zu IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden	01.01.2018
Änderungen zu IFRS 4, Versicherungsverträge	01.01.2018
IFRS 16, Leasingverhältnisse	01.01.2019



**IFRS 9, Finanzinstrumente**, enthält Vorschriften für den Ansatz und die Bewertung, Ausbuchung und Sicherungsbilanzierung. Im Juli 2014 veröffentlichte das International Accounting Standards Board die endgültige Fassung des IFRS 9, Finanzinstrumente. Damit kann die bisher unter IAS 39, Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung, vorgenommene Bilanzierung von Finanzinstrumenten vollständig durch die Bilanzierung unter IFRS 9 ersetzt werden. Die nunmehr veröffentlichte Version von IFRS 9 ersetzt alle vorherigen Versionen. IFRS 9 ist erstmals für Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist. Der Konzern wird IFRS 9 erstmals zum 1. Januar 2018 anwenden.

Die Lufthansa Group wird in Einklang mit den Übergangsvorschriften auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichten und die Übergangseffekte kumulativ in den Gewinnrücklagen ausweisen.

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“ die Umwidmung der kumulierten Marktbewertungsrücklage in die Gewinnrücklage. Daneben entsteht ein Umwidmungseffekt aus der Klassifizierung einer Aktienposition 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 Amortised Cost bilanziert.

Im Rahmen der in Phase II überarbeiteten Wertminderungsvorschriften werden unter IFRS 9 künftig erwartete Verluste als Wertminderung früher und aufwandswirksam erfasst. Die Lufthansa Group ist durch die vorausschauende Erfassung von Wertminderungen insbesondere in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betroffen. Durch die Erstanwendung des Expected Loss Model nach IFRS 9 entsteht ein zusätzlicher Wertminderungsbedarf zum 1. Januar 2018 im niedrigen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich, der zum Umstellungszeitpunkt erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wird.

Im Bereich der Sicherungsgeschäfte werden hingegen Änderungen der bilanziellen Behandlung, insbesondere für Treibstoffsicherungsgeschäfte mit Hilfe von Optionen, erfolgen. Im Bereich der Treibstoffsicherungen wird der Konzern den Komponentenansatz anwenden mit Rohöl als designierter Komponente und einem regelmäßigen Rebalancing. Dies wird zu einer Reduzierung der Volatilität in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Marktwertänderungen von Derivaten führen. Durch die erfolgsneutrale Bilanzierung von Zeitwerten von Optionen unter IFRS 9 werden die bisher erfolgswirksam erfassten Zeitwertänderungen im niedrigen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich zum 1. Januar 2018 in die Marktbewertungsrücklage umgewidmet.

Die Erstanwendung von IFRS 9 wird somit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2018 haben. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 9 im Bereich Klassifizierung und Festlegung der Bewertungsmethode sowie für die Bilanzierung von Wertminderungen lässt erkennen, dass sich auch in der weiteren Anwendung voraussichtlich keine wesentlichen Ergebniswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Daneben erwartet die Lufthansa Group, dass sich die quantitativen und qualitativen Anhangangaben zu Finanzinstrumenten ausweiten. Wesentliche neue oder erweiterte Angaben werden sich bezüglich der neuen Klassifizierung von Vermögenswerten, der Wertminderungstabellen sowie bezüglich des Rebalancings ergeben.

Das IASB hat am 28. Mai 2014 den Standard **IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden**, veröffentlicht. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung von Gütern oder Erbringung von Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich erhalten wird. Umsatzerlöse werden realisiert, wenn der Kunde die Verfügungsmacht über die Güter oder Dienstleistungen erhält. IFRS 15 enthält ferner Vorgaben zum Ausweis der auf Vertragsebene bestehenden Leistungsüberschüsse oder -verpflichtungen. Dies sind Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen, die sich jeweils abhängig vom Verhältnis der vom Unternehmen erbrachten Leistung und der Zahlung des Kunden ergeben. Außerdem enthält der neue Standard die Verpflichtung zur Angabe von quantitativen und qualitativen Informationen, um die Nutzer des Konzernabschlusses in die Lage zu versetzen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. IFRS 15 ersetzt IAS 11, Fertigungsaufträge, und IAS 18, Umsatzerlöse, inklusive der dazugehörigen Interpretationen. Des Weiteren berücksichtigt der Konzern die vom IASB im April 2016 veröffentlichten Klarstellungen und wird die weiteren Entwicklungen zur Auslegung von IFRS 15 verfolgen.

Der Konzern wird IFRS 15 erstmals zum 1. Januar 2018 auf Basis der modifizierten retrospektiven Methode einführen, sodass etwaige Umstellungseffekte zum 1. Januar 2018 kumulativ in den Gewinnrücklagen erfasst werden. Infolgedessen wird der Konzern die Anforderungen des IFRS 15 nicht auf jede dargestellte Vergleichsperiode anwenden. Die Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2018 werden sich um einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag verringern.

Dieser Effekt ergibt sich im Wesentlichen durch eine Neubewertung der Verpflichtungen aus dem Kundenbindungsprogramm aufgrund der Einführung eines nach IFRS 15 neu konzipierten Datenmodells für den gesamten Meilenbestand. Die daraus resultierende Vertragsverbindlichkeit aus Bonusprogrammen wird sich gegenüber der gegenwärtigen Verpflichtung erhöhen. Zusätzlich wird der Meilenverfall eines Jahres nicht mehr direkt im Jahr der Ansammlung erfolgswirksam erfasst, sondern rätierlich angesammelt realisiert. Der bisherige Ausweis als passivischer Rechnungsabgrenzungsposten und nicht finanzielle Verpflichtung entfällt, und es erfolgt eine einheitliche Bilanzierung nach IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeit.

Daneben ergibt sich ein Effekt aus der Verlagerung des Realisationszeitpunkts für bestimmte Nebenerlöse (insbesondere Umbuchungsgebühren) vom Transaktions- zum Ausnutzungszeitpunkt. Hinzu kommt, dass ab dem Geschäftsjahr 2018 im Bereich der Ticketerlöse die vereinnahmten Flughafenentgelte mit den korrespondierenden Flughafenabrechnungen nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Dieses Vorgehen würde für das Geschäftsjahr 2017 zu einer Reduktion der Umsatzerlöse und Aufwendungen in Höhe von 2,1 Mrd. EUR führen. Im Zusammenhang mit IFRS 15 ist auch vorgesehen, die bisher in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesenen Erträge aus Schulungen und aus Reisemanagement in Höhe von insgesamt rund 340 Mio. EUR in die Umsatzerlöse umzugliedern.

Die Untersuchungen im Bereich Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen im Segment Technik sind abgeschlossen. Die bisher größtenteils gemäß IAS 11 durchgeführte Bilanzierung nach der Percentage-of-Completion-Methode wird durch die zeitraumbezogene Realisierung von Umsatzerlösen ersetzt. Die Fertigungsaufträge erfüllen die Voraussetzungen für eine zeitraumbezogene Realisierung von Umsatzerlösen nach IFRS 15, sodass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Realisierungszeitpunkt der Umsätze ergeben.

Die neuen Vorschriften führen zu zusätzlichen quantitativen und qualitativen Anhangangaben wie zum Beispiel separaten Posten für Vertragsvermögenswerte und -verbindlichkeiten sowie dem kumulierten Betrag der am Bilanzstichtag noch nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen aller einschlägigen Kundenverträge.

Das IASB hat am 13. Januar 2016 den neuen Standard **IFRS 16, Leasingverhältnisse**, veröffentlicht. IFRS 16 löst IAS 17, Leasingverhältnisse, sowie die zugehörigen Interpretationen ab. Der Standard ist ab dem 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwenden. Die freiwillige vorzeitige Anwendung ist gestattet, jedoch nur, wenn zu diesem Zeitpunkt auch IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden, angewendet wird. Der Konzern wird den Standard nicht vorzeitig anwenden. IFRS 16 führt eine einheitliche Bilanzierung von Leasingverhältnissen für Leasingnehmer ein, wonach für Leasingverträge mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten ein Nutzungsrecht (right-of-use asset) und eine Leasingverbindlichkeit in Höhe des Barwerts der vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverträge über geringwertige Vermögensgegenstände gibt es Erleichterungen für die Bilanzierung. Für Leasinggeber bleiben die bisherigen Vorschriften im Wesentlichen unverändert.

Die Lufthansa Group hat auch hier ein konzernübergreifendes Projekt zur Implementierung des neuen Leasingstandards aufgesetzt.

Der Konzern hat sich für den modifiziert rückwirkenden Ansatz entschieden. Bei der Anwendung des modifiziert rückwirkenden Ansatzes sind die Vorjahresvergleichszahlen nicht anzupassen, Umstellungseffekte zum 1. Januar 2019 sind demzufolge grundsätzlich als Anpassung der Gewinnrücklagen darzustellen. Außerdem hat sich die Lufthansa Group dazu entschieden, zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung die Nutzungsrechte an Leasinggegenständen gleichlautend zu den korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten zu erfassen, sodass sich hieraus keine Eigenkapitaleffekte zum Erstanwendungszeitpunkt ergeben werden.

Bislang wurde als wesentliche Auswirkung identifiziert, dass der Konzern neue Vermögenswerte und Schulden für seine Operating Leasing-Verhältnisse erfassen wird. Aufgrund des unverändert geringen Anteils gemieteter Flugzeuge an der Gesamtflotte werden die zu aktivierenden Nutzungsrechte vor allem Gebäude und die übrige Betriebs- und Geschäftsausstattung betreffen. Darüber hinaus wird sich die Art der Aufwendungen ändern, die mit diesen Leasingverhältnissen verbunden sind, da IFRS 16 die linearen Aufwendungen für Operating Leasing-Verhältnisse durch einen Abschreibungsaufwand für Nutzungsrechte (right-of-use assets) und Zinsaufwendungen für Schulden aus dem Leasingverhältnis ersetzt. Hieraus werden entsprechende Auswirkungen auf den Ergebnisausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung, die Bilanzsumme, Verschuldung und Eigenkapitalquote resultieren. Die konkreten quantitativen Auswirkungen auf den Konzernabschluss lassen sich noch nicht verlässlich benennen. Das derzeitige Volumen aus Operating Lease-Verträgen ist unter [Erläuterung 20, S. 132 f.](#), dargestellt.

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2017 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

**T071 IFRS-VERLAUTBARUNG  
(BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)**

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung	01.01.2018
Änderungen zu IAS 40, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	01.01.2018
IFRIC 22, Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	01.01.2018
IFRIC 23, Unsicherheit zur ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019
Änderungen an IFRS 9, Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019
Änderungen an IAS 28, Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	01.01.2019
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2015 – 2017	01.01.2019
Änderungen an IAS 19, Planänderungen, -kürzungen und Abgeltungen	01.01.2019
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 unterjährigem 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 so angepasst, als ob die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden wären.

**Ertrags- und Aufwandsrealisierung**

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung beziehungsweise mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Erlöse aus den Verkehrsleistungen der Geschäftsfelder Network Airlines, Point-to-Point Airlines und Logistik werden nach Abflug eines Passagierkupsens beziehungsweise Luftfrachtbriefs erfolgswirksam. Dabei wird der realisierte Betrag anteilig aus dem für das Dokument vereinnahmten Gesamtbetrag ermittelt. Bei kundenbezogener, längerfristiger Fertigung im Segment Technik und den unter Sonstige ausgewiesenen IT-Aktivitäten werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode dem Leistungsfortschritt entsprechend erfasst. Dabei wird einerseits der Anteil der erbrachten Leistungen im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Kundenauftrags, andererseits der Gewinn des gesamten Auftrags geschätzt.

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. 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 2017 verwendeten Prämissen → **Erläuterung 16, S. 125 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 nicht monetären Posten, deren Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden (zum Beispiel als zur Veräußerung verfügbar klassifizierte Eigenkapitalinstrumente), werden erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

**1072 WECHSELKURSE**

	2017		2016	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,64984	0,67792	0,68423	0,67222
CAD	0,66404	0,68083	0,70498	0,68244
CHF	0,85440	0,90106	0,93203	0,91566
CNY	0,12774	0,13050	0,13665	0,13627
GBP	1,12499	1,13930	1,17030	1,22157
HKD	0,10648	0,11318	0,12229	0,11656
INR	0,01303	0,01356	0,01396	0,01343
JPY	0,00739	0,00788	0,00813	0,00834
KRW	0,00078	0,00078	0,00079	0,00078
NOK	0,10161	0,10740	0,10997	0,10764
PLN	0,23952	0,23505	0,22704	0,22898
SEK	0,10170	0,10382	0,10435	0,10581
USD	0,83184	0,88200	0,94814	0,90466

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 – werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

### Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen dem Konzern wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer (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 Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung von Kauf oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

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 regelmäßigen 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.

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

#### T073 NUTZUNGSDAUERN FÜR SACHANLAGEN

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restwert von 5%
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 Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

#### Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Erstausstattungen von Ersatzteilen für Fluggeräte, die durch Reparatur wieder verwendet 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 dem Lufthansa Konzern 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 den Lufthansa Konzern 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 im Lufthansa Konzern in die Kategorien „Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „Ausleihungen und Forderungen“, „Zur Veräußerung verfügbar“ sowie „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie „**Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV**“ umfasst finanzielle Vermögenswerte, die zu Handelszwecken gehalten werden, wie zum Beispiel Derivate, die sich nicht als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren.

Die Kategorie „**Ausleihungen und Forderungen**“ besteht aus finanziellen Vermögenswerten mit festgelegten Zahlungsmodalitäten, die nicht an einem aktiven Markt gehandelt werden, sowie aus Kassen- und Bankbeständen. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

#### „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“

sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die keiner der beiden anderen Kategorien zuordenbar sind. Als zur Veräußerung verfügbar gelten Wertpapiere sowie Beteiligungen.

Derivate, die als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren, werden einer separaten Kategorie zugeordnet.

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.

Kundenforderungen aus zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossenen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen sind mit ihren Herstellungskosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten zuzüglich eines ihrem Fertigstellungsgrad entsprechenden Gewinnaufschlags aktiviert, soweit das Ergebnis des Fertigungsauftrags verlässlich geschätzt werden kann. Übrige unfertige Kundenaufträge sind in Höhe der entstandenen Herstellungskosten aktiviert, soweit diese voraussichtlich durch Erlöse gedeckt sind.

Die der Kategorie der finanziellen Vermögenswerte „**Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV**“ zugeordneten Vermögenswerte werden immer zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertschwankungen sind erfolgswirksam und werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Die Folgebewertung von **Ausleihungen und Forderungen** erfolgt zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden diese mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen.

Die zur **Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen** werden dagegen in den Folgeperioden zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Wertschwankungen im beizulegenden Zeitwert zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral in die Rücklagen eingestellt. Die erfolgswirksame Auflösung der Rücklagen erfolgt entweder mit der Veräußerung oder bei nachhaltigem Absinken des Marktwerts unter die Buchwerte. Ist aufgrund des nachhaltigen Absinkens des beizulegenden Zeitwerts unter den Buchwert eine Wertberichtigung in Vorjahren erfolgswirksam vorgenommen worden und später eine Wertaufholung erforderlich, so wird diese bei Wertpapieren, die Eigenkapitaltitel darstellen, erfolgsneutral, bei Wertpapieren, die Fremdkapitaltitel darstellen, erfolgswirksam vorgenommen.

Die Folgebewertung von **Beteiligungen, für die kein an einem aktiven Markt notierter Wert existiert und für die der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann**, erfolgt dagegen zu Anschaffungskosten. Sinkt der

erzielbare Betrag zum Bilanzstichtag unter den Buchwert, werden erfolgswirksame Wertberichtigungen vorgenommen. Spätere Wertaufholungen sind ausgeschlossen.

**Derivative Finanzinstrumente** sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen.

Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige, sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Der Lufthansa Konzern setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreissrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. Dabei werden auch Zins- und Devisenkursicherungsgeschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Bandbreitenoptionen und anderen Sicherungskombinationen primär in Rohöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang werden darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Gasöl abgeschlossen.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte (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 IAS 39 sind, führen die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in der entsprechenden Rücklagenposition erfasst. Nach IAS 39, Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung, ist es nicht zulässig, die Veränderungen des gesamten Marktwerts einer zur Sicherung eingesetzten Option (Full Fair Value-Methode) erfolgsneutral im Rahmen des Hedge Accounting abzubilden, sondern lediglich die Veränderungen des „inneren Werts“ einer Option. Die Veränderung des Zeitwerts (Time Value) der Option wird im Finanzergebnis erfasst.

Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet.

In allen anderen Fällen wird der angesammelte Wert im Eigenkapital bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Derivate, die Dokumentations- oder Effektivitätserfordernisse für das Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllen oder deren Grundgeschäft nicht mehr besteht, 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.

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 41, S. 161 ff.**, ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Die Geschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften sowie Zins-/Währungsswaps erfüllen in der Regel dennoch nicht die strengen Wirksamkeitsdefinitionen des IAS 39. Marktwertschwankungen aus diesen Geschäften sind daher unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

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 IAS 18 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.

#### Emissionszertifikate

CO<sub>2</sub>-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.

#### 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 96 Prozent (Vorjahr: 98 Prozent) 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 gehalten 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 Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmitteläquivalente sind kurzfristige liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise im Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

### Pensionsrückstellungen

Die Pensionsrückstellungen betreffen leistungs- und beitragsorientierte Pläne. 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 Versorgungsfalls 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).

Nachzuverrechnender 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 Ermittlungsmöglichkeiten 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 verzinsten 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 36, S. 151 ff.**

#### **Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten**

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 zum Jahresende erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten.

#### **Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen**

Der Bewertung der Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen liegen verschiedene Schätzannahmen zugrunde.

Gemäß IFRIC 13, Kundenbindungsprogramme, werden angesammelte, noch nicht ausgenutzte Bonusmeilen, soweit sie auf Flügen von Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns angesammelt werden, nach der Deferred Revenue-Methode abgegrenzt. Die Bewertung der Prämienansprüche erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert von Flugprämien bemisst sich dabei nach dem Wert, zu dem die Prämie separat veräußert werden könnte, das heißt den durchschnittlichen Erlösen unter Berücksichtigung von Buchungsklasse und Verkehrsgebiet. Werden bestehende Meilen voraussichtlich bei Kooperationspartnern ausgenutzt, bemisst sich der beizulegende Zeitwert nach dem Preis, der an diese Partner zu zahlen ist, inklusive Gewinnmarge. Bei Kooperationspartnern (Partner-Airlines oder Nichtfluggesellschaften) angesammelte Meilen werden mit dem Preis bewertet, der von diesen Partnern für die Meilengutschrift an die Lufthansa gezahlt wird. Die Meilenverrechnung zwischen Lufthansa und den Kooperationspartnern ist vertraglich geregelt.

Für wahrscheinlich verfallende Meilen wird keine Abgrenzung gebildet. Für die Schätzung der Anzahl wahrscheinlich verfallender Meilen wird auf die bisher beobachtete Verfallsquote unter Berücksichtigung aktueller Verfallsregeln zurückgegriffen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Prämienansprüche aus auf eigenen Flügen angesammelten Meilen werden unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten und die bei Dritten angesammelten Prämienansprüche unter den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

#### 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

Der Lufthansa Konzern 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

#### T074 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2017	2016
Passage	25.467	22.256
Fracht und Post	2.932	2.405
	<b>28.399</b>	<b>24.661</b>

Von den Fracht- und Postlöhnen sind 2.371 Mio. EUR (Vorjahr: 1.986 Mio. EUR) im Geschäftsfeld Logistik erwirtschaftet worden. Die übrigen Fracht- und Postlöhne in Höhe von 561 Mio. EUR (Vorjahr: 419 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen der SWISS beziehungsweise der Brussels Airlines und sind in der Segmentberichterstattung in den übrigen Umsatzerlösen der Geschäftsfelder Network Airlines und Point-to-Point Airlines enthalten.

### 4 Andere Betriebserlöse

#### T075 AUFTEILUNG NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2017	2016
Technikleistungen	3.228	3.184
Cateringleistungen	2.193	2.240
Reiseleistungen (Provisionen)	64	60
EDV-Leistungen	298	297
Abfertigungsleistungen	134	121
Sonstige Leistungen	1.263	1.097
	<b>7.180</b>	<b>6.999</b>

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 Bordverkauf, Air-Security-Konzepte, Bordserviceequipment, Transport-/Lagerlogistik sowie Lounge-Betrieb werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die nicht Cateringleistungen betreffen, sondern unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen in Höhe von 414 Mio. EUR (Vorjahr: 317 Mio. EUR). Diese Erlöse wurden in Höhe der geschätzten, dem Fertigstellungsgrad entsprechenden anteiligen Auftragserlöse erfasst. Wenn das Ergebnis des gesamten Auftrags nicht verlässlich geschätzt werden konnte, wurden die angefallenen Auftragskosten angesetzt. Liegen in diesen Fällen die erzielbaren Erlöse unter den Auftragskosten, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Der Fertigstellungsgrad wurde anhand des Verhältnisses der zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten zu den geschätzten gesamten Auftragskosten abgeleitet.

Kumulativ, das heißt unter Berücksichtigung von in Vorjahren erfassten Beträgen, ergeben sich Kosten für unfertige Aufträge in Höhe von 356 Mio. EUR (Vorjahr: 341 Mio. EUR). Die hierauf verrechneten Gewinne betragen 49 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR). Von Kunden bereits angezahlt wurden 290 Mio. EUR (Vorjahr: 191 Mio. EUR). Unfertige Aufträge mit aktivischem Saldo werden – soweit erforderlich um Wertberichtigungen vermindert – unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. ➤ **Erläuterung 25, S. 137.** Unfertige Aufträge, bei denen die erhaltenen Anzahlungen die Kosten zuzüglich gegebenenfalls verrechneter Gewinnanteile übersteigen, sind als erhaltene Anzahlungen passiviert. ➤ **Erläuterung 38, S. 154.** Von Kunden wurden keine Beträge einbehalten.

## 5 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

### T076 BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2017	2016
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	5	-3
Andere aktivierte Eigenleistungen	101	98
	<b>106</b>	<b>95</b>

## 6 Sonstige betriebliche Erträge

### T077 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2017	2016
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	885	886
Provisionserträge	272	250
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	151	255
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	83	10
Schadensersatzleistungen	64	45
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	46	27
Operating Lease-Erträge Fluggerät	44	13
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	38	13
Mieterträge	33	31
Serviceleistungen Konzern	27	34
Personalüberlassung	26	28
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	5	51
Sublease-Erträge Fluggerät	1	3
Übrige betriebliche Erträge	601	538
	<b>2.276</b>	<b>2.184</b>

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. 122.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden sowie korrespondierende Sicherungsergebnisse werden 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 24 Mio. EUR auf veräußertes Fluggerät (Vorjahr: 10 Mio. EUR). Die Wertaufholungen von Anlagevermögen betreffen im Wesentlichen sieben Airbus A340-600, zwei Bombardier CRJ900 und eine Boeing MD-11F, für die die Verkaufsabsicht aufgrund geänderter Kapazitätsplanungen wieder verworfen wurde.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem Erträge aus Schulungsleistungen.

## 7 Materialaufwand

### T078 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2017	2016
Betriebsstoffe für Flugzeuge	5.232	4.885
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.095	2.896
Bezogene Waren	460	444
<b>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt</b>	<b>8.787</b>	<b>8.225</b>
Gebühren	6.357	5.736
Charteraufwendungen	651	343
Fremdleistungen Technik	1.519	1.335
Borddienstleistungen	379	343
Operating Lease	88	58
Fremdleistungen EDV	381	329
Übrige bezogene Leistungen	851	740
<b>Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt</b>	<b>10.226</b>	<b>8.884</b>
	<b>19.013</b>	<b>17.109</b>

## 8 Personalaufwand

### T079 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2017	2016
Löhne und Gehälter	7.015	6.478
Soziale Abgaben	938	849
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	219	27
	<b>8.172</b>	<b>7.354</b>

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. ➔ **Erläuterung 32, S. 140 ff.**

Ausschlaggebend für den Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung waren die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Aufwandsentlastungen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand. Im Geschäftsjahr ergab sich im Wesentlichen aus der Umstellung der Versorgungssysteme des Cockpit-Personals innerhalb des deutschen Konzerntarifvertrags eine Entlastung von 582 Mio. EUR. Im Vorjahr belief sich der Entlastungseffekt aus der Umstellung der Alters- und Übergangsvorsorge für das Kabinenpersonal der Lufthansa German Airlines auf 652 Mio. EUR.

### T080 MITARBEITER

	Im Jahres- durchschnitt 2017	Im Jahres- durchschnitt 2016	Zum 31.12.2017	Zum 31.12.2016
Bodenpersonal	86.304	84.735	86.044	84.694
Bordpersonal im Einsatz	41.496	37.494	42.279	38.434
Personal in Ausbildung	1.056	1.058	1.101	1.178
	<b>128.856</b>	<b>123.287</b>	<b>129.424</b>	<b>124.306</b>

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 2.052 Mio. EUR (Vorjahr: 1.769 Mio. EUR).

### T081 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2017	2016
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	98	92
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.382	1.266
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	239	228
<b>Gesamte planmäßige Abschreibungen</b>	<b>1.719</b>	<b>1.586</b>
Wertminderung auf Firmenwerte	3	0
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	24	1
Wertminderung auf Flugzeuge	204	127
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	19	38
Wertminderung auf Finanzanlagen	83	17
<b>Gesamte Wertminderung</b>	<b>333</b>	<b>183</b>
<b>Gesamte Abschreibungen</b>	<b>2.052</b>	<b>1.769</b>

Im Geschäftsjahr 2017 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 333 Mio. EUR vorgenommen. Diese entfielen mit 204 Mio. EUR im Wesentlichen auf stillgelegte und zur Verschrottung vorgesehene sieben Airbus A340-600 sowie zwei zwischenzeitlich veräußerte A320-200. In den Geschäftsbereichen Logistik, Technik und im Kreditkartengeschäft wurden nicht mehr fortgeführte IT-Projekte in Höhe von 21 Mio. EUR wertberichtet. Aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung in einzelnen Geschäftseinheiten des

Geschäftsfelds Catering (insbesondere Küchenbetriebe am Flughafen Frankfurt, Südafrika und Finnland) waren darüber hinaus immaterielle Vermögenswerte inklusive Goodwill sowie übriges Sachanlagevermögen im Umfang von insgesamt 26 Mio. EUR außerplanmäßig abzuschreiben. Aus den Wertminderungstests der LSG-Gesellschaften ergaben sich insgesamt 44 Mio. EUR, die nicht erfasst werden konnten. Im Rahmen der hierbei durchgeführten anlassbezogenen Impairmenttests wurden die erzielbaren Beträge auf Basis des Nutzungswerts mit Hilfe der Discounted Cashflow-Methode ermittelt unter Zugrundelegung der aktuellen Unternehmensplanung. Der Wertermittlung der betroffenen Geschäftseinheiten lagen Diskontierungszinssätze (vor Steuern) in einer Bandbreite von 5,3 Prozent bis 9,6 Prozent zugrunde.

Weitere außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 70 Mio. EUR betrafen mit 50 Mio. EUR ein Betriebsmitteldarlehen an die NIKI Luftfahrt GmbH (NIKI) und mit 20 Mio. EUR eine Anzahlung auf den Kaufpreis für NIKI an Air Berlin, die im Zuge der Insolvenz und des Nichtzustandekommens der Übernahme der Gesellschaft wertberichtigt wurde, sowie ein der Lufthansa Super Star gGmbH gewährtes Darlehen in Höhe von 11 Mio. EUR.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden im Geschäftsjahr keine weiteren außerplanmäßigen Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst (Vorjahr: 21 Mio. EUR).

#### 10 Sonstige betriebliche Aufwendungen

##### T082 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2017	2016
Verkaufsprovisionen für Agenturen	335	316
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	884	888
Personalabhängiger Aufwand	1.114	1.078
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	505	449
Werbung und Verkaufsförderung	400	387
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	758	910
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	272	229
Sonstige Serviceleistungen	137	135
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	56	51
Wertberichtigungen auf Forderungen	98	88
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	77	70
Sonstige Steuern	87	90
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	6	26
Kreditkartenprovisionen	227	208
Wertberichtigungen auf Vermögenswerte zum Verkauf	0*	21
Übrige betriebliche Aufwendungen	615	571
	<b>5.571</b>	<b>5.517</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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. 120**. Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeiter sowie Kosten für Fremdpersonal.

#### 11 Beteiligungsergebnis

##### T083 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2017	2016
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	79	26
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	39	32
<b>Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen</b>	<b>118</b>	<b>58</b>
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	11	6
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	8	6
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	24	22
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-16	-19
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	12	12
<b>Übriges Beteiligungsergebnis</b>	<b>39</b>	<b>27</b>
	<b>157</b>	<b>85</b>

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

#### 12 Zinsergebnis

##### T084 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	115	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	63	58
<b>Zinserträge</b>	<b>178</b>	<b>64</b>
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-159	-151
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-6	-1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-208	-130
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-373</b>	<b>-282</b>
	<b>-195</b>	<b>-218</b>

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

### 13 Übrige Finanzposten

#### T085 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2017	2016
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	20	1
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte von Derivaten, die der Sicherung von Zeitwerten dienen	-20	-1
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	-234	84
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	18	167
Kurseffekte aus Finanzschulden	288	-60
	<b>72</b>	<b>191</b>

In den Bewertungsergebnissen von Derivaten des Handelsgeschäfts sind unter anderem die Marktwertveränderung der zu Sicherungszwecken eingesetzten Cross-Currency-Swaps ausgewiesen, deren Währungskomponente mit den Kurseffekten aus Finanzschulden korrespondiert.

### 14 Ertragsteuern

#### T086 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2017	2016
Tatsächliche Ertragsteuern	812	368
Latente Steuern	-23	77
	<b>789</b>	<b>445</b>

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 628 Mio. EUR (Vorjahr: 323 Mio. EUR) für das Jahr 2017. Darüber hinaus entfallen Steueraufwendungen von 184 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR) auf Vorjahre.

Die latenten Steuersätze im Ausland betragen im Geschäftsjahr 2017 3,5 bis 41,4 Prozent (Vorjahr: 3,5 bis 41,5 Prozent). 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 Prozent (Vorjahr: 25 Prozent) multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825 Prozent (Vorjahr: 15,825 Prozent) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag und 9,175 Prozent für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175 Prozent) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass der Anteil des Gewerbeertrags, welcher auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten entfällt, herauszurechnen ist.

#### T087 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. €	2017		2016	
	Bemes- sungs- grundlage	Steuer- aufwand	Bemes- sungs- grundlage	Steuer- aufwand
Erwartete(r) Ertragsteueraufwand/-erstattung	3.187	797	2.248	562
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	-	-2	-	-11
Nichtabziehbare Aufwendungen	-	42	-	15
Steuerfreie Erträge	-	-75	-	-72
Steuerfreie Beteiligungserträge	-	-37	-	-19
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	-3	-	-13
Periodenfremde Steuern <sup>1)</sup>	-	72	-	20
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	-5	-	-37
Sonstige	-	0*	-	0*
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>-</b>	<b>789</b>	<b>-</b>	<b>445</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Periodenfremder latenter Steuerertrag in Höhe von 112 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR) und periodenfremder tatsächlicher Steueraufwand in Höhe von 184 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 37 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2017 und 2016 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

#### T088 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2017		31.12.2016	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorräte und Steuergutschriften	196	-	269	-
Pensionsrückstellungen	1.949	-	2.150	-
Finanzierungsleasing Fluggerät	17	-	-	25
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	1.069	-	1.059
Finanzanlagevermögen	-	4	-	34
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	227	-	427
Drohverlustrückstellung	34	-	35	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	-	7	22	-
Vorräte	173	-	132	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	-	-	4
Sonstiges	12	-	-	83
Saldierungen	-858	-858	-1.195	-1.195
	<b>1.523</b>	<b>449</b>	<b>1.413</b>	<b>437</b>

Es wird erwartet, dass sich die aus Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrigen Rückstellungen sowie Vorräten bestehenden Steuerabgrenzungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag umkehren werden.

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder Vorjahr ein negatives Ergebnis gezeigt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 18 Mio. EUR (Vorjahr: 267 Mio. EUR) aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit wahrscheinlich ist.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlust- beziehungsweise Zinsvorräten und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorräte und temporäre Differenzen in Höhe von 3.095 Mio. EUR (Vorjahr: 2.792 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten. Die Höhe der insgesamt zum 31. Dezember 2017 nicht aktivierbaren latenten Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorräten beträgt 684 Mio. EUR (Vorjahr: 657 Mio. EUR).

Von den nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorräten sind nur 9 Mio. EUR bis 2021, 20 Mio. EUR bis 2022, 17 Mio. EUR bis 2023, 15 Mio. EUR bis 2024, 5 Mio. EUR bis 2025, 5 Mio. EUR bis 2026 und 2.669 Mio. EUR nach 2026 nutzbar.

#### 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.

#### T089 ERGEBNIS JE AKTIE

		2017	2016
„Unverwässertes“/ „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	<b>5,03</b>	<b>3,81</b>
Konzernergebnis	Mio. €	2.364	1.776
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		469.820.411	465.936.921

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2017 nach HGB einen Bilanzgewinn von 1.227 Mio. EUR aus. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 8. Mai 2018 vorschlagen, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 377 Mio. EUR oder 11,4 Prozent des EBIT 2017. Der verbleibende Betrag in Höhe von 850 Mio. EUR soll in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt werden.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden aus dem Ergebnis für das Geschäftsjahr 2016 0,50 EUR je Aktie als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet.



## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Aktiva

#### 16 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

##### T090 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 01.01.2016	924	625	1.549
Kumulierte Abschreibungen	-312	-2	-314
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>612</b>	<b>623</b>	<b>1.235</b>
Währungsdifferenzen	2	3	5
Zugänge Konsolidierungskreis	23	2	25
Zugänge	0*	-	0*
Umbuchungen	-1	1	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	0*	0*
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	0*	0*
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>636</b>	<b>629</b>	<b>1.265</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2017	949	631	1.580
Kumulierte Abschreibungen	-313	-2	-315
<b>Buchwert 01.01.2017</b>	<b>636</b>	<b>629</b>	<b>1.265</b>
Währungsdifferenzen	-2	-34	-36
Zugänge Konsolidierungskreis	-	37	37
Zugänge	82	-	82
Umbuchungen	-	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-1	-1
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-3	-1	-4
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2017</b>	<b>713</b>	<b>630</b>	<b>1.343</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2017	1.027	634	1.661
Kumulierte Abschreibungen	-314	-4	-318

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2017 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. 121 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. Die aus dem Erwerb der Air Dolomiti S.p.A. und der Eurowings Group stammenden Firmenwerte wurden dabei im Vorjahr im Rahmen der strategischen Neuausrichtung des Konzerns entsprechend den Verhältnissen der Fair Values der betroffenen Geschäftsbereiche Lufthansa German Airlines und Eurowings Group aufgeteilt und gesondert auf ihre Werthaltigkeit hin überprüft.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die getesteten Firmenwerte und die in die jeweiligen Werthaltigkeitstests eingeflossenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU).

#### T091 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRMENWERTE 2017

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Eurowings Group	Brussels Airlines	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige <sup>1)</sup>
Segment	Network Airlines	Point-to-Point Airlines	Point-to-Point Airlines	Catering	Catering	Catering/Service- und Finanz- gesellschaften
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% <sup>2)</sup>	4,7% <sup>2)</sup>	5,3% <sup>3)</sup>	5,4% <sup>3)</sup>	5,4% <sup>3)</sup>	4,7% <sup>2)</sup> bis 9,7% <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

<sup>2)</sup> Nachsteuerzinssatz.

<sup>3)</sup> 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 gesellschafts-spezifische 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 deutlich über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests zu keiner Unterschreitung der erzielbaren Beträge unter die jeweiligen Buchwerte der CGUs. 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.

**T091 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRMENWERTE 2016**

Bezeichnung der CGU	Deutsche Lufthansa AG und Regionalpartner	Eurowings Group	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige <sup>1)</sup>
Segment	Network Airlines	Point-to-Point Airlines	Catering	Catering	Catering/Service- und Finanzgesellschaften
Buchwert Firmenwert (31.12.)	238 Mio. €	11 Mio. €	277 Mio. €	61 Mio. €	49 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-	-
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	2,0%	3,0%	2,0% bis 4,0%
Diskontierungssatz	4,3% <sup>2)</sup>	4,3% <sup>2)</sup>	6,0% <sup>3)</sup>	6,1% <sup>3)</sup>	4,3% <sup>2)</sup> bis 10,9% <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

<sup>2)</sup> Nachsteuerzinssatz.

<sup>3)</sup> 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.

**T092 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2017**

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	124 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	0 Mio. €*	0 Mio. €*
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%
Diskontierungssatz	4,8% <sup>1)</sup>	4,7% <sup>1)</sup>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Nachsteuerzinssatz.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG mit einem gegenüber dem Vorjahr unveränderten Buchwert von 112 Mio. EUR zum 31. Dezember 2017 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.

**T092 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2016**

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	137 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	0 Mio. €*	0 Mio. €*
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%
Diskontierungssatz	4,3% <sup>1)</sup>	4,3% <sup>1)</sup>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> 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:

#### T093 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% 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% <sup>1)</sup>	4,7% <sup>1)</sup>	4,5% <sup>1)</sup>	4,5% bis 5,7% <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> 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 ein Abschreibungsbedarf in Höhe von 1 Mio. EUR auf Markenrechte einer Gesellschaft der LSG Group, die die entsprechenden Marken nicht mehr weiter nutzen wird.

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.

#### T093 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2016

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Edelweiss
Buchwert Marke (31.12.)	241 Mio. €	107 Mio. €	4 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	2,2%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63%	0,35%	0,20%
Diskontierungssatz	4,3% <sup>1)</sup>	4,3% <sup>1)</sup>	4,3% <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Nachsteuerzinssatz.

**17 Sonstige immaterielle Vermögenswerte**

**T094 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 01.01.2016	1.091	102	93	1.286
Kumulierte Abschreibungen	-746	-101	-17	-864
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>345</b>	<b>1</b>	<b>76</b>	<b>422</b>
Währungsdifferenzen	1	1	1	3
Zugänge Konsolidierungskreis	9	14	0*	23
Zugänge	40	0*	79	119
Umbuchungen	18	8	-21	5
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-3	-	-3	-6
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-91	-3	-	-94
Zuschreibungen	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>319</b>	<b>21</b>	<b>132</b>	<b>472</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2017	1.135	124	147	1.406
Kumulierte Abschreibungen	-816	-103	-15	-934
<b>Buchwert 01.01.2017</b>	<b>319</b>	<b>21</b>	<b>132</b>	<b>472</b>
Währungsdifferenzen	-12	-	-3	-15
Zugänge Konsolidierungskreis	56	-	4	60
Zugänge	31	4	62	97
Umbuchungen	81	8	-86	3
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-4	0*	0*	-4
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-102	-7	-12	-121
Zuschreibungen	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2017</b>	<b>369</b>	<b>26</b>	<b>97</b>	<b>492</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2017	1.230	133	112	1.475
Kumulierte Abschreibungen	-861	-107	-15	-983

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 30 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 9 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

## 18 Flugzeuge und Reservetriebwerke

### T095 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2016	26.006	2.017	28.023
Kumulierte Abschreibungen	-13.432	-	-13.432
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>12.574</b>	<b>2.017</b>	<b>14.591</b>
Währungsdifferenzen	70	-4	66
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1.409	287	1.696
Umbuchungen	1.003	-1.003	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-14	-3	-17
Zum Verkauf vorgesehen	-146	-	-146
Abschreibungen	-1.392	-	-1.392
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>13.504</b>	<b>1.294</b>	<b>14.798</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2017	26.836	1.294	28.130
Kumulierte Abschreibungen	-13.332	-	-13.332
<b>Buchwert 01.01.2017</b>	<b>13.504</b>	<b>1.294</b>	<b>14.798</b>
Währungsdifferenzen	-236	-30	-266
Zugänge Konsolidierungskreis	259	3	262
Zugänge	2.201	376	2.577
Umbuchungen	352	-351	1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-30	-3	-33
Zum Verkauf vorgesehen	122	-	122
Abschreibungen	-1.585	-	-1.585
Zuschreibungen	82	-	82
<b>Buchwert 31.12.2017</b>	<b>14.669</b>	<b>1.289</b>	<b>15.958</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2017	29.649	1.289	30.938
Kumulierte Abschreibungen	-14.980	-	-14.980

Von den Zugängen und Konsolidierungskreisveränderungen der Position Flugzeuge und Reservetriebwerke betrafen 32 Flugzeuge die erstmalige Einbeziehung der Brussels Airlines zu Beginn des Geschäftsjahres sowie insgesamt 42 Flugzeuge ehemals in der Air Berlin-Gruppe eingesetztes Fluggerät.

In der Position Flugzeuge sind im Geschäftsjahr nach dem Auslaufen der zugrunde liegenden Verträge keine Flugzeuge mehr ausgewiesen (Vorjahr: drei mit einem Buchwert von 23 Mio. EUR), die Gegenstand von Cross-border Leasing-Konstruktionen sind.

Darüber hinaus enthält die Position 77 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.498 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.568 Mio. EUR), die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen 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 20 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 1,7 Prozent (Vorjahr: 2,4 Prozent).

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 12,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 15,5 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen 2.660 Mio. EUR (Vorjahr: 2.740 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen, Flugzeuge im Buchwert von 437 Mio. EUR (Vorjahr: 289 Mio. EUR) sind Gegenstand von Finanzierungsleasingverträgen. ➤ **Erläuterung 20, S. 132 f.**

19 **Übriges Sachanlagevermögen**

**T096 ÜBRIGES SACHANLAGEVERMÖGEN**

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<b>Gesamt</b>
in Mio. €					
Anschaffungskosten am 01.01.2016	2.557	1.195	1.288	183	5.223
Kumulierte Abschreibungen	-1.277	-874	-899	0*	-3.050
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>1.280</b>	<b>321</b>	<b>389</b>	<b>183</b>	<b>2.173</b>
Währungsdifferenzen	7	2	3	1	13
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	0*	0*	0*
Zugänge	120	32	100	93	345
Umbuchungen	72	47	24	-152	-9
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-48	-2	-3	-5	-58
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-117	-54	-94	-	-265
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>1.314</b>	<b>346</b>	<b>419</b>	<b>120</b>	<b>2.199</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2017	2.680	1.263	1.384	120	5.447
Kumulierte Abschreibungen	-1.366	-917	-965	0*	-3.248
<b>Buchwert 01.01.2017</b>	<b>1.314</b>	<b>346</b>	<b>419</b>	<b>120</b>	<b>2.199</b>
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	-	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2017</b>	<b>1.260</b>	<b>341</b>	<b>430</b>	<b>155</b>	<b>2.186</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2017	2.648	1.247	1.409	167	5.471
Kumulierte Abschreibungen	-1.388	-906	-979	-12	-3.285

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie im Vorjahr Grundschulden in Höhe von 4 Mio. EUR. Für Grundvermögen im Wert von 205 Mio. EUR (Vorjahr: 214 Mio. EUR) bestehen im Grundbuch eingetragene Ankaufsrechte. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 13 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Finanzierungsleasingverträge bestehen zudem für übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 102 Mio. EUR (Vorjahr: 152 Mio. EUR).

➤ **Erläuterung 20, S. 132 f.**

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

**T097 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN**

in Mio. €	<b>31.12.2017</b>	31.12.2016
Grundstücke und Bauten	30	9
Technische Anlagen und Fahrzeuge	35	32
Betriebs- und Geschäftsausstattung	44	59
	<b>109</b>	<b>100</b>

## 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:

### T098 GEMIEETE UND VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

in Mio.€	Gemietete Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gemietete und weitervermietete Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gemietete Bauten	Gemietete immaterielle Vermögenswerte und technische Anlagen	Gemietete andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungskosten am 01.01.2016	805	-	271	1	3
Kumulierte Abschreibungen	-488	-	-142	-1	-2
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>317</b>	<b>-</b>	<b>129</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Währungsdifferenzen	1	-	0*	-	-
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	0*	-
Zugänge	41	-	89	-	-
Umbuchungen	2	-	9	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-43	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-72	-	-33	-	-
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>289</b>	<b>-</b>	<b>151</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2017	695	-	299	1	3
Kumulierte Abschreibungen	-406	-	-148	-1	-2
<b>Buchwert 01.01.2017</b>	<b>289</b>	<b>-</b>	<b>151</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
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	-	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2017</b>	<b>437</b>	<b>18</b>	<b>96</b>	<b>-</b>	<b>6</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2017	843	19	248	1	10
Kumulierte Abschreibungen	-406	-1	-152	-1	-4

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die nach IAS 17 im wirtschaftlichen Eigentum stehenden Flugzeuge mit einem Buchwert von 437 Mio. EUR (Vorjahr: 289 Mio. EUR) entfallen auf 24 Airbus A319, 26 A320, zwei A321, neun A330, zwei Boeing 767 und eine B777.

#### FINANZIERUNGSLEASING

Die Flugzeugfinanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von 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 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 variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden:

**T099 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

Im Vorjahr sind aus den Finanzierungsleasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

**T099 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN, STAND 2016**

in Mio. €	2017	2018-2021	ab 2022
Leasingzahlungen	89	241	98
Abzinsungsbeträge	4	28	23
Barwerte	85	213	75

**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 62 Flugzeugen (Vorjahr: 25 Flugzeuge), davon 23, die zuvor in der Air Berlin-Gruppe eingesetzt waren, für die Operating Lease-Vereinbarungen bestehen, handelt es sich um Gebäude- oder Grundstücksmietverträge.

Die Operating Lease-Verträge für Flugzeuge haben Laufzeiten zwischen einem und zwölf Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit, zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

Die Mietverträge für Gebäude haben Laufzeiten von bis zu 30 Jahren.

Folgende Beträge werden in den Folgeperioden fällig:

**T100 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2017**

in Mio. €	2018	2019-2022	ab 2023
Flugzeuge	119	338	41 p. a.
Diverse Gebäude	307	1.026	223 p. a.
Übrige Mietverträge	102	322	69 p. a.
	<b>528</b>	<b>1.686</b>	<b>333 p. a.</b>
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	56	183	24 p. a.

Im Vorjahr wurden folgende Beträge aus Operating Lease-Verträgen genannt:

**T100 FÄLLIGE LEASINGZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2016**

in Mio. €	2017	2018-2021	ab 2022
Flugzeuge	60	158	25 p. a.
Diverse Gebäude	286	968	214 p. a.
Übrige Mietverträge	112	390	88 p. a.
	<b>458</b>	<b>1.516</b>	<b>327 p. a.</b>
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	28	111	27 p. a.

34 sich im wirtschaftlichen Eigentum der Lufthansa befindende Flugzeuge, im Wesentlichen aus der Übernahme von Fluggerät, das bei Gesellschaften der Air Berlin-Gruppe eingesetzt war, sowie 13 Reservetriebwerke sind im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus diesen Verträgen, die verbleibende Laufzeiten von bis zu sechs Jahren haben, resultieren folgende erwartete Einzahlungen:

**T101 ERWARTETE EINZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2017**

in Mio. €	2018	2019-2022	ab 2023
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	24	47	10

Sieben Flugzeuge, Reservetriebwerke sowie sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens, die Ende 2016 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus den Verträgen resultierten folgende erwartete Einzahlungen:

**T101 ERWARTETE EINZAHLUNGEN AUS OPERATING LEASE-VERTRÄGEN, STAND 2016**

in Mio. €	2017	2018-2021	ab 2022
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	6	15	-

## 21 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

### T102 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assozierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2016	269	256	525
Kumulierte Abschreibungen	-	-5	-5
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>269</b>	<b>251</b>	<b>520</b>
Währungsdifferenzen	-	8	8
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	21	2	23
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	20	17	37
Umbuchungen	0*	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-19	-19
Gewinnausschüttungen	-36	-17	-53
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>274</b>	<b>242</b>	<b>516</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2017	274	247	521
Kumulierte Abschreibungen	-	-5	-5
<b>Buchwert 01.01.2017</b>	<b>274</b>	<b>242</b>	<b>516</b>
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	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2017</b>	<b>350</b>	<b>235</b>	<b>585</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2017	350	239	589
Kumulierte Abschreibungen	-	-4	-4

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

## 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.

### T103 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Kurzfristige Vermögenswerte	449	270
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	234	86
Langfristige Vermögenswerte	844	719
Kurzfristige Schulden	362	305
Langfristige Schulden	719	530
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	96	63
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	477	376
<b>Eigenkapital</b>	<b>212</b>	<b>154</b>
Anteiliges Eigenkapital	106	77
Sonstige	21	21
<b>Buchwert</b>	<b>127</b>	<b>98</b>

### T104 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	2017	2016
Erlöse	1.157	991
Abschreibungen	48	35
Zinserträge	4	4
Zinsaufwendungen	21	13
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	18	-
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>65</b>	<b>-31</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-7	3
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>58</b>	<b>-28</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	33	-16
Anteiliges Gesamtergebnis	29	-14

**T105 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN**

in Mio. €	2017	2016
Kurzfristige Vermögenswerte	84	60
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	-
Langfristige Vermögenswerte	1.472	1.538
Kurzfristige Schulden	277	221
Langfristige Schulden	1.210	1.348
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	136	84
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1.182	1.311
<b>Eigenkapital</b>	<b>69</b>	<b>29</b>
Anteiliges Eigenkapital	28	12
Sonstige	-	-
<b>Buchwert</b>	<b>28</b>	<b>12</b>

**T106 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN**

in Mio. €	2017	2016
Erlöse	317	285
Abschreibungen	86	74
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	42	40
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	5	5
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>37</b>	<b>32</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	17	3
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>54</b>	<b>35</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	15	6
Anteiliges Gesamtergebnis	22	7
Erhaltene Dividende	55	42

Nachdem Brussels Airlines im Geschäftsjahr erstmals als vollkonsolidiertes Unternehmen einbezogen worden ist, weist die Gruppe der nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen keine individuell materielle Gesellschaft mehr auf.

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft. 2016 wurde im Ergebnis der Terminal 2 Gesellschaft ein aus dem Vorjahr stammender negativer Unterschiedsbetrag mit dem Ergebnis verrechnet, der darauf zurückzuführen war, dass die Dividende 2015 den damaligen Buchwert der Beteiligung überstieg hatte.

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**T107 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN**

in Mio. €	2017	2016
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	31	34
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>31</b>	<b>34</b>
<b>Buchwert</b>	<b>195</b>	<b>163</b>

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**T108 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN**

in Mio. €	2017	2016
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	39	27
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>39</b>	<b>27</b>
<b>Buchwert</b>	<b>235</b>	<b>242</b>

**22 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere****T109 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Anteile an nahestehenden Unternehmen	204	191
Beteiligungen	17	21
Übrige Beteiligungen	221	212
Wertpapiere des Anlagevermögens	32	23

Anteile an nahestehenden Unternehmen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Beteiligungen sowie Wertpapiere sind, soweit ein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht, zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Für Beteiligungen mit einem Buchwert von 16 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR) und langfristige Wertpapiere mit einem Buchwert von 8 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) existiert kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen. Im aktuellen Geschäftsjahr wurden übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) mit einem Gewinn von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) verkauft, die zuvor nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand.

**23 Langfristige Ausleihungen und Forderungen****T110 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	89	117
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	358	369
Vorfinanzierte Mietobjekte	-	-
Emissionszertifikate	28	27
	<b>475</b>	<b>513</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der langfristigen Ausleihungen und Forderungen entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel verzinst sind beziehungsweise marktübliche Verzinsungen aufweisen.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Eurowings Group und Brussels Airlines in [↗ Erläuterung 16, S. 125 ff.](#), verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR). Von den langfristigen Forderungen dienen 32 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

**24 Vorräte****T111 VORRÄTE**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	663	643
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	156	163
Geleistete Anzahlungen	88	10
	<b>907</b>	<b>816</b>

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

Der Bruttowert der wertberechtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2017 insgesamt 855 Mio. EUR (Vorjahr: 734 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 611 Mio. EUR (Vorjahr: 518 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zum Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 211 Mio. EUR (Vorjahr: 201 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 40 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) vorgenommen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 8 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

**25 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen**

**T112 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN**

in Mio.€	31.12.2017	31.12.2016
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	80	118
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	4	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	3.901	3.191
	<b>3.985</b>	<b>3.312</b>
davon aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(185)	(188)
<b>Sonstige Forderungen</b>		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	58	66
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	1	0*
Sonstige Forderungen	1.239	1.164
Emissionszertifikate	31	28
	<b>1.329</b>	<b>1.258</b>
<b>Summe</b>	<b>5.314</b>	<b>4.570</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Forderungen entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Eurowings Group und Brussels Airlines in [Erläuterung 16, S.125 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 11 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR).

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 171 Mio. EUR (Vorjahr: 200 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 149 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR) gegenüber.

Sonstige Forderungen in Höhe von 77 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

**26 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten**

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen vorausbezahlte Mieten und Versicherungsprämien, die Folgeperioden betreffen.

**27 Kurzfristige Wertpapiere**

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds.

**28 Bankguthaben und Kassenbestände**

Die Euro-Guthaben bei Kreditinstituten waren zum Bilanzstichtag bei verschiedenen Banken zwischen Zinssätzen von 0,0 und 0,3 Prozent (Vorjahr: überwiegend 1,0 Prozent) verzinst. US-Dollar-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 1,6 Prozent (Vorjahr: 1,4 Prozent), Guthaben in Schweizer Franken zu einem durchschnittlichen Zinssatz von 0,2 Prozent (Vorjahr: 0,6 Prozent) angelegt. Die Position enthält mit einem Betrag von 179 Mio. EUR (Vorjahr: 118 Mio. EUR) angelegte Termingelder mit vereinbarten Laufzeiten zwischen drei und zwölf Monaten.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

**29 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte**

Zum Jahresende 2017 besteht im Konzern für nur ein Flugzeug (Fokker 100 der Austrian Airlines) mit einem Buchwert von 0 Mio. EUR sowie für weitere Gebäude (Buchwert von 4 Mio. EUR) und Flugzeugersatzteile (Buchwert von 2 Mio. EUR) eine Veräußerungsabsicht.

Im Vorjahr waren in dieser Position insbesondere sieben Airbus A340-600, zwei CRJ900, eine Boeing 737-300, drei Boeing MD-11F (insgesamt 128 Mio. EUR Buchwert) sowie Gebäude (4 Mio. EUR Buchwert) als zum Verkauf stehende Vermögenswerte ausgewiesen.

## Passiva

### 30 Gezeichnetes Kapital

#### GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.206 Mio. EUR. Es ist in 471.259.644 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 beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 29. April 2015 (Genehmigtes Kapital A), das Grundkapital der Gesellschaft um 1.456.465 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2017 um 3.728.550,40 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 1. Juni 2017 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital A beträgt zum 31. Dezember 2017 noch 553.310.730,08 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 985.125 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2017 gegen Bareinlage um 2.521.920,00 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 23. Oktober 2017 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2017 noch 10.776.673,28 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 Prozent 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 2017 hat die Deutsche Lufthansa AG 28.539 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 26,08 EUR erworben. Dies entspricht 0,01 Prozent vom Grundkapital.

Die erworbenen beziehungsweise durch Kapitalerhöhung entstandenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 625.673 Aktien wurden an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 38 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2016 zum Kurs von 23,66 EUR übertragen.
- 381.079 Aktien wurden als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2017 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 40 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 27,47 EUR übertragen.

- 4.368 Aktien wurden im Rahmen des Aktienprogramms 2017 zum Kurs von 27,47 EUR an Mitglieder des Vorstands übertragen.
- 2.273 Aktien wurden für Vorjahresprogramme (leistungsorientierte variable Vergütung des Jahres 2016 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter sowie Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2015) zum Kurs von 11,13 EUR übertragen.
- 1.456.465 Aktien wurden zum Ausgleich von Dividendenansprüchen für 2016 an Aktionäre übertragen.

271 Aktien wurden zum Kurs von 13,93 EUR wieder veräußert.

Zum Bilanzstichtag waren wie auch im Vorjahr keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

#### KAPITALMANAGEMENT

Der Lufthansa Konzern verfolgt weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 25 Prozent, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für seine Wachstumsziele sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betragen zum 31. Dezember 2017 und 2016:

#### T113 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Eigenkapital	9.598	7.149
In % der Bilanzsumme	26,5	20,6
Fremdkapital	26.669	27.548
In % der Bilanzsumme	73,5	79,4
<b>Gesamtkapital</b>	<b>36.267</b>	<b>34.697</b>

Im Geschäftsjahr 2017 stieg die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr um 5,9 Prozentpunkte auf 26,5 Prozent. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 2,4 Mrd. EUR führte der erfolgsneutrale Rückgang der Pensionsrückstellungen zu einem Anstieg des Eigenkapitals um 1,1 Mrd. EUR. Aus der Marktbewertungsrücklage von Finanzinstrumenten war demgegenüber ein Rückgang – insbesondere aufgrund der negativen Marktwertentwicklung von Devisensicherungen – von insgesamt 388 Mio. EUR zu verzeichnen. Ebenso negativ wirkten die erfolgsneutralen Währungsumrechnungseffekte in Höhe von 404 Mio. EUR.

Lufthansa unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalanforderungen.

#### 31 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezählten 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 2017 wie folgt entwickelt:

#### T114 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

in Mio. €	2017	2016
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	-406	66
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	2	-
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten		
Gewinne/Verluste der Periode	139	26
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-118	-29
Folgebewertung von Cashflow Hedges		
Gewinne/Verluste der Periode	-457	849
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-31	682
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	-58	-34
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen</b>		
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	3	3
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	-	-17
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.186	-2.066
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-3	9
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	1	217
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern</b>	<b>258</b>	<b>-294</b>

**T115 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN**

in Mio. €	2017			2016		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-404	-	-404	66	-	66
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	21	-1	20	-3	-	-3
Folgebewertung von Cashflow Hedges	-546	138	-408	1.497	-337	1.160
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	3	-	3	3	-	3
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – nicht reklassifizierbar	-	-	-	-17	-	-17
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.186	-136	1.050	-2.066	554	-1.512
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	-	-	-	-	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-3	-	-3	9	-	9
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)</b>	<b>257</b>	<b>1</b>	<b>258</b>	<b>-511</b>	<b>217</b>	<b>-294</b>

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist der Entwicklung des **Konzern-Eigenkapitals, S. 106**, zu entnehmen.

**32 Pensionsrückstellungen**

Die Pensionsverpflichtungen im Konzern umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten sowohl Verpflichtungen aus laufenden Pensionen als auch 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 Versorgungszusage 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 Prozent verrentet.

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-Übergangsvorsorge für Kabinenmitarbeiter“ ablöste.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis 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 Prozent 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 jedenfalls unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt mit einer zusätzlichen Zusage in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 0,9 Prozent 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 Prozent 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 erdiend.

Für die Übergangsversorgung der Cockpit-Mitarbeiter gelten nach der Neufassung des Tarifvertrags grundsätzlich die alten Regelungen fort. Das zu erreichende kollektive Auscheidenalter erhöht sich bei den Piloten schrittweise bis 2021 von 58 auf 60 Jahre. Es erfolgte eine Erweiterung der Übergangsversorgungsregeln 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 2017 auf 426 Mio. EUR (Vorjahr: 396 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. Aufgrund einer im Jahr 2017 durchgeführten außerordentlichen Dotierung für die Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter in die für die beitragsorientierten Versorgungserrichtete Treuhandstruktur wurde die Mittelzuführung in den Lufthansa Pension Trust vorübergehend ausgesetzt.

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 2017 wurden für die Mitarbeiter in Deutschland Mittel in Höhe von 1.824 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR) in Planvermögen dotiert.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

#### T116 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

in Mio. €	31.12.2017				31.12.2016			
	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
Deutschland Altersversorgung	13.449	-10.075	-	3.374	13.401	-9.111	-	4.290
Deutschland Übergangsversorgung	3.130	-2.126	-	1.004	3.343	-388	-	2.955
Schweiz	3.251	-2.867	2	386	3.600	-2.825	-	775
Österreich	402	-193	-	209	409	-197	-	212
USA	350	-293	-	57	391	-305	-	86
Andere Länder	424	-363	-	61	298	-266	-	32
<b>Bilanzwerte</b>	<b>21.006</b>	<b>-15.917</b>	<b>2</b>	<b>5.091</b>	<b>21.442</b>	<b>-13.092</b>	<b>-</b>	<b>8.350</b>
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	5.116	-	-	-	8.364
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	25	-	-	-	14

Die Überleitung vom Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträgen stellt sich wie folgt dar:

#### T117 ÜBERLEITUNG FINANZIERUNGSSTATUS

in Mio. €	2017	2016
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	20.444	20.920
Planvermögen	-15.917	-13.092
<b>Finanzierungsstatus (Saldo)</b>	<b>4.527</b>	<b>7.828</b>
<b>Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen</b>	<b>562</b>	<b>522</b>
Anpassung aufgrund Vermögenswertbegrenzung	2	-
<b>Bilanzwerte</b>	<b>5.091</b>	<b>8.350</b>
davon Pensionsrückstellungen	5.116	8.364
davon Sonstige Vermögenswerte	25	14

Während der Berichtsperiode veränderte sich der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wie folgt:

#### T118 ENTWICKLUNG DES BARWERTS DER PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	2017	2016
Stand 01.01.	21.442	18.979
Laufender Dienstzeitaufwand	671	626
Zinsaufwand	404	452
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	-551	-670
Effekte aus Abgeltungen	-	-8
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	6	119
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-602	2.093
Erfahrungsbedingte Anpassungen	317	235
Währungsumrechnungsdifferenzen	-358	9
Veränderungen im Konsolidierungskreis	120	3
Beiträge zum Plan - Arbeitnehmer	56	42
Rentenzahlungen	-431	-432
Abgeltungszahlungen	-4	-32
Sonstige <sup>1)</sup> /Umbuchungen	-64	26
<b>Stand 31.12.</b>	<b>21.006</b>	<b>21.442</b>

<sup>1)</sup> 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 Verluste aus dem gegenüber Vorjahr gesunkenen Abzinsungssatz. Am 21. Dezember 2017 wurde mit der VC der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Cockpit“ sowie der Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“ für die Cockpit-Mitarbeiter geschlossen. Aufgrund der Umstellung auf eine beitragsorientierte Logik wurde die Allokation des Aufwands angepasst, was zu versicherungsmathematischen Gewinnen von 381 Mio. EUR und somit einer Reduzierung der Verpflichtung führte. Zusätzlich wirkte sich die Absenkung des Rententrends von 1,5 Prozent auf 1,0 Prozent für diese Mitarbeitergruppe als versicherungsmathematischer Gewinn in Höhe von 345 Mio. EUR rückstellungsmindernd aus.

Eine detaillierte Überleitung der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

#### T119 ENTWICKLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS DES PLANVERMÖGENS

in Mio. €	2017	2016
Stand 01.01.	13.092	12.366
Zinsertrag	245	301
Neubewertungen		
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	910	384
Währungsumrechnungsdifferenzen	-300	-2
Veränderungen im Konsolidierungskreis	88	-
Beiträge zum Plan - Arbeitgeber	1.950	153
Beiträge zum Plan - Arbeitnehmer	56	42
Rentenzahlungen	-123	-135
Abgeltungszahlungen	-4	-32
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	-3	-3
Sonstige <sup>1)</sup> /Umbuchungen	6	18
<b>Stand 31.12.</b>	<b>15.917</b>	<b>13.092</b>

<sup>1)</sup> Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

In den Geschäftsjahren 2017 und 2016 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

#### T120 PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2017	2016
Stand 01.01.	8.364	6.626
Währungsdifferenz Vortrag	-58	11
Veränderungen im Konsolidierungskreis	32	3
Rentenzahlungen	-308	-297
Laufender Dienstzeitaufwand	671	626
Zinsaufwand	404	452
Zinsertrag	-245	-301
Effekte aus Planänderungen inkl. Plankürzungen und aus Abgeltungen sowie Verwaltungskosten	-548	-675
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste sowie erfahrungsbedingte Anpassungen	-279	2.447
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	-910	-384
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	2	-
Dotierung von Planvermögen/ Umbuchungen	-2.009	-144
<b>Stand 31.12.</b>	<b>5.116</b>	<b>8.364</b>

Die Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pläne setzen sich wie folgt zusammen:

#### T121 AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE FÜR LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

in Mio. €	2017	2016
Laufender Dienstzeitaufwand	671	626
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	-551	-670
Erträge aus Planabgeltungen	-	-8
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	404	452
Zinsertrag des Planvermögens	-245	-301
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	3	3
<b>Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge</b>	<b>282</b>	<b>102</b>
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	-910	-384
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-279	2.447
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	2	-
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>	<b>-1.187</b>	<b>2.063</b>
	<b>-905</b>	<b>2.165</b>

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 2017 einen Ertrag in Höhe von 1.155 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 685 Mio. EUR ergeben.

Wesentliche Auswirkungen der Vermögensobergrenze gemäß IAS 19.64 gab es keine.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert im Wesentlichen aus der Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung für die Cockpit-Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen sowie des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

#### T122 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2017	31.12.2016
Zinssatz		
Altersversorgung	2,0	2,1
Übergangsversorgung	2,0	2,1
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,0	1,0
Übergangsversorgung	1,0	1,0 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Im Vorjahr galt hiervon abweichend für Versorgungszusagen für den Bereich Cockpit eine jährliche Rentenerhöhung von 1,5% für die betriebliche Altersversorgung und 2,5% für die Übergangsversorgung.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften wie im Vorjahr die von Prof. Dr. Klaus Heubeck entwickelten „Richttafeln 2005 G“ verwendet.

**T123 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN**

in %	31.12.2017	31.12.2016
Zinssatz		
Österreich	2,0	2,1
Schweiz	0,7	0,6
USA	3,7	4,2
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,8	1,9
Schweiz	1,5	1,5
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	1,7	1,7
Schweiz	0,0	0,25
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:

**T124 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2017**

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2017 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

**T124 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2016**

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2016 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung <sup>1)</sup>	21.442	-
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.590	-8,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	23.605	+10,1
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.662	+1,0
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.235	-1,0
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	22.132	+3,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.817	-2,9

<sup>1)</sup> Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 Prozent 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 2017 um 148 Mio. EUR (Vorjahr: 372 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.

Lufthansa 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.

Lufthansa steuert und überwacht die sich aus der Auslagerung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risikosteuerung 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 Lufthansa durchgeführten Analysen (Asset-Liability-Matching-Studien). Um in regelmäßigen

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:

## T125 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2017				31.12.2016			
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt		Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt	
			in Mio. €	in %			in Mio. €	in %
Aktien			<b>4.358</b>	<b>27,4</b>			<b>3.839</b>	<b>29,3</b>
Europa	2.993	-			2.551	-		
Andere	1.365	-			1.288	-		
Festverzinsliche Wertpapiere			<b>5.959</b>	<b>37,4</b>			<b>5.507</b>	<b>42,1</b>
Staatsanleihen	2.542	2			2.982	-		
Unternehmensanleihen	3.415	-			2.525	-		
Aktienfonds	593	-	<b>593</b>	<b>3,7</b>	274	-	<b>274</b>	<b>2,1</b>
Rentenfonds	1.016	-	<b>1.016</b>	<b>6,4</b>	453	-	<b>453</b>	<b>3,5</b>
Mischfonds <sup>1)</sup>	161	-	<b>161</b>	<b>1,0</b>	136	-	<b>136</b>	<b>1,0</b>
Geldmarktanlagen	1.958	-	<b>1.958</b>	<b>12,3</b>	799	-	<b>799</b>	<b>6,1</b>
Immobilien			<b>753</b>	<b>4,7</b>			<b>723</b>	<b>5,5</b>
Direkte Anlagen	302	6			-	8		
Indirekte Anlagen	319	126			649	66		
Versicherungsverträge	0	147	<b>147</b>	<b>0,9</b>	-	52	<b>52</b>	<b>0,4</b>
Bankguthaben	480	-	<b>480</b>	<b>3,0</b>	240	2	<b>242</b>	<b>1,8</b>
Sonstige Anlagen <sup>2)</sup>	242	250	<b>492</b>	<b>3,1</b>	162	905	<b>1.067</b>	<b>8,2</b>
<b>Summe</b>	<b>15.386</b>	<b>531</b>	<b>15.917</b>	<b>100,0</b>	<b>12.059</b>	<b>1.033</b>	<b>13.092</b>	<b>100,0</b>

<sup>1)</sup> Darin enthalten sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel.

<sup>2)</sup> 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 2018 voraussichtlich 1,1 Mrd. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 2,4 Mrd. EUR). Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen

von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind. Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2017 18 Jahre (Vorjahr: 19 Jahre).

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

**T126 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2017**

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2017
2018	514
2019	526
2020	545
2021	559
2022	567
2023 - 2027	3.224

**T126 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2016**

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2016
2017	462
2018	469
2019	477
2020	497
2021	519
2022 - 2026	2.898

**33 Sonstige Rückstellungen**

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

**T127 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN**

in Mio. €	31.12.2017			31.12.2016		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	30	14	16	21	14	7
Übrige Personalkosten	186	145	41	167	125	42
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	31	-	31	28	-	28
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	103	54	49	115	56	59
Umweltlastensanierungen	28	25	3	28	25	3
Prozesse	119	21	98	104	20	84
Restrukturierungen/Abfindungen	208	94	114	219	82	137
Festpreis Kundenverträge Technik	148	42	106	167	5	162
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	292	149	143	291	124	167
Gewährleistungen	41	-	41	50	-	50
Übrige Rückstellungen	405	57	348	379	52	327
<b>Summe</b>	<b>1.591</b>	<b>601</b>	<b>990</b>	<b>1.569</b>	<b>503</b>	<b>1.066</b>

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgartifikationen und sonstigen kurzfristigen Verpflichtungen.

Für die Verpflichtung zur Einreichung von CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden wird eine Rückstellung gebildet, die mit dem Buchwert der dafür aktivierten CO<sub>2</sub>-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 Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse 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 149 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings.

Im Geschäftsjahr 2017 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

#### T128 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	0*	-	-	-	-
Auflösung	0*	-2	-	-2	-	-16
Umgliederungen	1	1	0*	-6	-	-18
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>30</b>	<b>186</b>	<b>31</b>	<b>103</b>	<b>28</b>	<b>119</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

#### T128 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	<b>1.569</b>
Änderung Konsolidierungskreis	2	-	61	-	13	<b>101</b>
Währungsdifferenzen	0*	-2	-20	-1	-3	<b>-23</b>
Verbrauch	-72	-97	-194	-17	-110	<b>-678</b>
Zuführung/Neubildung	63	88	168	16	135	<b>702</b>
Zinseffekte	-	-	-	-	0*	<b>4</b>
Auflösung	-4	-7	-14	-7	-11	<b>-63</b>
Umgliederungen	0*	-1	0*	-	2	<b>-21</b>
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>208</b>	<b>148</b>	<b>292</b>	<b>41</b>	<b>405</b>	<b>1.591</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.



Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

**T128 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2016**

in Mio.€	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2016	23	164	28	91	29	119
Änderung Konsolidierungskreis	-	0*	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	-3	0*	0*	-	1
Verbrauch	-48	-30	-27	-16	-2	-37
Zuführung/Neubildung	45	33	27	69	1	34
Zinseffekte	-4	3	-	0*	0*	0*
Auflösung	-3	-1	0*	-29	0*	-13
Umgliederungen	8	1	-	-	-	0*
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>21</b>	<b>167</b>	<b>28</b>	<b>115</b>	<b>28</b>	<b>104</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

**T128 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2016 (Fortsetzung)**

in Mio.€	Restrukturierungen/ Abfindungen	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2016	218	129	327	44	429	<b>1.601</b>
Änderung Konsolidierungskreis	0*	-	-	-	2	<b>2</b>
Währungsdifferenzen	0*	0*	3	0*	-1	<b>0*</b>
Verbrauch	-74	-76	-180	-12	-138	<b>-640</b>
Zuführung/Neubildung	79	114	169	26	97	<b>694</b>
Zinseffekte	1	1	0*	-	-	<b>1</b>
Auflösung	-6	-1	-28	-8	-19	<b>-108</b>
Umgliederungen	1	-	0*	0*	9	<b>19</b>
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>219</b>	<b>167</b>	<b>291</b>	<b>50</b>	<b>379</b>	<b>1.569</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

**T129 FINANZIERUNGSSTAND**

in Mio.€	2017	2016
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	167	166
Externes Planvermögen	-162	-163
	<b>5</b>	<b>3</b>
davon sonstige Rückstellungen	30	21
davon sonstige Vermögenswerte	25	18

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 2017 mit einem Zinssatz von 0,03 Prozent (Vorjahr: 0,15 Prozent).

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

#### T130 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	22	21	-	-
Überholung Lease-Flugzeuge	73	54	21	11
Übrige Rückstellungen	23	20	9	31

Zum Ende des Geschäftsjahres 2016 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

#### T130 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2016

in Mio. €	2018	2019	2020	2021 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	31	16	9	0*
Umweltlastensanierungen	3	3	3	17
Restrukturierungen/ Abfindungen	46	5	3	27
Festpreis Kundenverträge Technik	5	-	-	-
Überholung Lease-Flugzeuge	34	38	40	14
Übrige Rückstellungen	20	22	8	31

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

### 34 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:

#### T131 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
	<b>6.814</b>	<b>6.142</b>	<b>672</b>

#### T131 FINANZSCHULDEN 31.12.2016

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1.009	1.009	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.775	1.416	359
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3.791	3.386	405
	<b>6.575</b>	<b>5.811</b>	<b>764</b>

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 101 Mio. EUR (Vorjahr: 145 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2017 noch im Geschäftsjahr 2016 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. 132 f.](#), geschilderten Finanzierungsleasingverträgen und den unter [↗ Erläuterung 18, S. 130](#), beschriebenen Flugzeugfinanzierungen.

### 35 Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

#### T132 LANGFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	243	124
	<b>243</b>	<b>124</b>

Der Buchwert der finanziellen Verbindlichkeiten entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel beziehungsweise marktüblich verzinst sind.

**36 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten**

**T133 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Erhaltene Anzahlungen	4	4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	752	755
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	533	487
	<b>1.289</b>	<b>1.246</b>

Zum 31. Dezember 2017 waren 220 Mrd. Meilen aus Meilenbonusprogrammen (Vorjahr: 212 Mrd. Meilen) zu bewerten. Der langfristige passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält mit 739 Mio. EUR (Vorjahr: 743 Mio. EUR) abzugrenzende Beträge für Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen. Unter den langfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen von 499 Mio. EUR (Vorjahr: 473 Mio. EUR) erfasst. Inklusiv der korrespondierenden kurzfristigen Positionen belaufen sich die Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen auf 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,7 Mrd. EUR).

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält wie im Vorjahr 8 Mio. EUR erhaltene Investitionszuschüsse und -zulagen, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in Folgejahren aufgelöst werden.

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten wie im Vorjahr Materialherausgabeverpflichtungen in Höhe von 1 Mio. EUR.

Der Langfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung von Vorstand, Führungskräften und außertariflichen Mitarbeitern sind, betrug 33 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR). In den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind weitere 27 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) enthalten.

Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren Lufthansa und weitere beteiligte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 Prozent für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Die gewährten Optionspakete 2014, 2015, 2016 und 2017 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. Für das Optionsprogramm 2017 wurde der Korb der Vergleichsunternehmen dahingehend angepasst, dass Air Berlin nicht mehr berücksichtigt wird, dagegen Norwegian und WIZZair neu aufgenommen wurden. Aus der Outperformance-Option erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung. Bei einer Outperformance von mehr als 20 Prozent ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Aus der Performance-Option 2014 ist dann eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 33 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 50 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der Performance-Option 2015 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 29 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 44 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der Performance-Option 2016 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 27 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 41 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der Performance-Option 2017 ergibt sich eine Barzahlung bei einer Aktienkursentwicklung von mehr als 23 Prozent; der maximale Auszahlungsbetrag wird bei einer Kurssteigerung von 35 Prozent erreicht.

**T134 PROGRAMME 2014, 2015, 2016 UND 2017 OUTPERFORMANCE-OPTION**

	€ je Prozentpunkt ab 1 %	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	1.000	20.000
Führungskräfte	400	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter (je 5 Prozentpunkte)	200	1.000

**T135 PROGRAMM 2014 PERFORMANCE-OPTION**

	€ je Performancestufe ab 33% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10.000 + 1.000 je Performancestufe	20.000
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1.000

**T136 PROGRAMM 2015 PERFORMANCE-OPTION**

	€ je Performancestufe ab 29% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10.000 + 1.000 je Performancestufe	20.000
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1.000

**T137 PROGRAMM 2016 PERFORMANCE-OPTION**

	€ je Performancestufe ab 27% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10.000 + 1.000 je Performancestufe	20.000
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1.000

**T138 PROGRAMM 2017 PERFORMANCE-OPTION**

	€ je Performancestufe ab 23% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10.000 + 1.000 je Performancestufe	20.000
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1.000

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.

Aus der Outperformance-Option des Jahres 2013 erfolgte bei einer relativen Wertentwicklung von +17,8 Prozent eine Auszahlung von insgesamt 17 Mio. EUR, aus der Performance-Option des Jahres 2013 eine Zahlung in Höhe des Maximalbetrags von 19 Mio. EUR aufgrund der Überschreitung der Kappungsgrenze (Wertentwicklung +81,9 Prozent).

Im Vorjahr erfolgte aus der Outperformance-Option und der Performance-Option des Jahres 2012 keine Auszahlung für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter.

**T139 ERGEBNISSE LH-PERFORMANCE ZUM 31.12.2017**

in %	Programm- ende	Outperfor- mance zum 31.12.2017	Performance zum 31.12.2017
LH-Performance 2017	2021	24	24
LH-Performance 2016	2020	120	179
LH-Performance 2015	2019	126	147
LH-Performance 2014	2018	95	143

**T139 ERGEBNISSE LH-PERFORMANCE ZUM 31.12.2016**

in %	Programm- ende	Outperfor- mance zum 31.12.2016	Performance zum 31.12.2016
LH-Performance 2016	2020	13	17
LH-Performance 2015	2019	26	4
LH-Performance 2014	2018	4	2
LH-Performance 2013	2017	-12	-7

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2017 und 2016 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

**T140 ENTWICKLUNG DES OPTIONSBESTANDS**

	2017		2016	
	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in Tsd. €	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in Tsd. €
Ausstehende Optionen zum 01.01.	18.277	-	17.146	-
Gewährte Optionen	5.313	-	5.125	-
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	156	-	156	-
Ausgeübte Optionen	4.132	36.191	3.838	-
Ausstehende Optionen zum 31.12.	19.302	-	18.277	-

Zum 1. Januar 2017 haben Vorstand, Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeiter im Rahmen der Programme insgesamt 4.236.239 Aktien, zum 31. Dezember 2017 insgesamt 3.907.293 Aktien gehalten.

Die beizulegenden Zeitwerte der insgesamt zwölf 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:

**T141 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER AKTIENPROGRAMME**

in € pro Option	Eigen- investition	Beizulegen- der Zeitwert zum 31.12.2017	Beizulegen- der Zeitwert zum 31.12.2016
<b>Vorstand</b>			
Optionen 2013	2.000	-	3.856
Optionen 2014	2.000	39.180	10.973
Optionen 2015	2.000	37.671	16.714
Optionen 2016	2.000	35.697	15.216
Optionen 2017	2.000	18.384	-
<b>Führungskräfte</b>			
Optionen 2013	2.000	-	1.540
Optionen 2014	2.000	15.671	4.386
Optionen 2015	2.000	15.102	6.683
Optionen 2016	2.000	14.277	6.084
Optionen 2017	2.000	7.351	-
<b>Außer tarifliche Mitarbeiter</b>			
Optionen 2013	1.000	-	200
Optionen 2014	1.000	1.958	554
Optionen 2015	1.000	1.887	839
Optionen 2016	1.000	1.784	764
Optionen 2017	1.000	922	-

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:

**T142 REFERENZPREIS**

		Optionen 2014	Optionen 2015	Optionen 2016	Optionen 2017
Lufthansa	EUR	12,59	12,34	10,55	23,00
Air France-KLM	EUR	7,45	6,32	5,00	13,12
IAG	GBP	363,46	574,73	400,94	612,70
Ryanair	EUR	7,25	13,05	12,40	17,25
easyJet	GBP	1.376,98	1.733,22	1.018,21	1.240,72
Air Berlin	EUR	1,31	1,00	0,68	-
Norwegian	NOK	-	-	-	218,45
WIZZair	GBP	-	-	-	2.991,52

**T143 ERWARTETE VOLATILITÄTEN**

in % für:	Optionen 2014 zum 31.12.2017	Optionen 2014 zum 31.12.2016	Optionen 2015 zum 31.12.2017	Optionen 2015 zum 31.12.2016	Optionen 2016 zum 31.12.2017	Optionen 2016 zum 31.12.2016	Optionen 2017 zum 31.12.2017	Optionen 2017 zum 31.12.2016
Lufthansa	27,07	33,07	31,66	33,10	31,30	32,01	31,78	-
Air France-KLM	36,67	36,15	36,78	37,78	36,45	37,51	37,58	-
IAG	25,36	39,00	36,90	37,01	35,04	36,03	34,45	-
Ryanair	24,55	33,64	31,14	32,39	30,89	32,19	30,59	-
easyJet	29,94	37,19	37,15	35,44	34,96	34,70	34,15	-
Air Berlin	133,62	40,97	100,16	44,39	84,39	45,78	-	-
Norwegian	-	-	-	-	-	-	42,08	-
WIZZair	-	-	-	-	-	-	34,44	-
Risikoloser Zinssatz	-0,77 % bzw. -0,72 % für Eurozone; 0,45 % bzw. 0,49 % für Großbritannien (Vorjahr: -0,80 % bzw. -0,84 % für Eurozone; 0,04 % bzw. 0,11 % für Großbritannien)				-0,60 % bzw. -0,46 % für Eurozone; 0,58 % bzw. 0,69 % für Großbritannien; 0,89 % für Norwegen (Vorjahr: -0,71 % bzw. -0,59 % für Eurozone; 0,27 % bzw. 0,46 % für Großbritannien)			
Fluktuation	5,1 % (Vorjahr: 5,1 %)				5,1 % (Vorjahr: 5,1 %)			

Der im Personalaufwand enthaltene Gesamtaufwand für Aktienprogramme betrug 80 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR).

**37 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten**

**T144 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	74	46
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	0*	0*
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	3.358	3.021
	<b>3.432</b>	<b>3.067</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	18	63
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	233	228
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	0*	-
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	591	350
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	976	981
	<b>1.818</b>	<b>1.622</b>
<b>Summe</b>	<b>5.250</b>	<b>4.689</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

**38 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten**

**T145 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Erhaltene Anzahlungen	51	39
Passivischer Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen	39	18
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	341	325
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	561	493
	<b>992</b>	<b>875</b>

Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen (↗ **Erläuterung 36, S. 151 ff.**) sind in Höhe von 290 Mio. EUR (Vorjahr: 284 Mio. EUR) unter den kurzfristigen passiven Rechnungsabgrenzungsposten und mit 242 Mio. EUR (Vorjahr: 234 Mio. EUR) unter den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten erfasst. Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten des Weiteren 286 Mio. EUR (Vorjahr: 249 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden und 27 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) für den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (↗ **Erläuterung 36, S. 151 ff.**).

## ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

### 39 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

#### ERLÄUTERUNGEN ZU DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

Zum 31. Dezember 2017 ist der Lufthansa Konzern in fünf berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur.

Im Rahmen der Neustrukturierung des Lufthansa Konzerns wurde seit Beginn des aktuellen Geschäftsjahres eine organisatorische Neuausrichtung mit dem Segment des Point-to-Point-Verkehrs umgesetzt. Das Segment Point-to-Point Airlines beinhaltet die Fluggesellschaften Eurowings, Germanwings und Brussels Airlines sowie die Beteiligung an SunExpress. Der bisherige Teilkonzern Passage Airline Gruppe wird nunmehr als Segment Network Airlines mit den Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines berichtet. Hinzu kommt, dass die bisher in der Passage Airline Gruppe erfassten Trainingsaktivitäten (im Wesentlichen die Gesellschaften Lufthansa Flight Training und Swiss Aviation Training) ab 2017 in der Lufthansa Aviation Training Gruppe zusammengefasst und innerhalb der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen ausgewiesen werden. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht [↗ ab S. 12](#) dargestellt.

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 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 Servicekarten GmbH, 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. 108 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. 119](#).

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.

**T146 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2017**

in Mio. €	Network Airlines	Point-to-Point Airlines	Logistik	Technik	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung		Konzern
								Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
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	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>23.317</b>	<b>4.041</b>	<b>2.524</b>	<b>5.404</b>	<b>3.219</b>	<b>38.505</b>	<b>446</b>	<b>-</b>	<b>-3.372</b>	<b>35.579</b>
Übrige betriebliche Erträge	903	282	80	327	61	1.653	2.256	-	-1.527	2.382
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>24.220</b>	<b>4.323</b>	<b>2.604</b>	<b>5.731</b>	<b>3.280</b>	<b>40.158</b>	<b>2.702</b>	<b>-</b>	<b>-4.899</b>	<b>37.961</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>21.519</b>	<b>4.346</b>	<b>2.387</b>	<b>5.350</b>	<b>3.267</b>	<b>36.869</b>	<b>2.855</b>	<b>-</b>	<b>-4.916</b>	<b>34.808</b>
davon Materialaufwand	12.918	3.076	1.613	3.039	1.396	22.042	231	-	-3.260	19.013
davon Personalaufwand	3.644	499	431	1.356	1.221	7.151	1.029	-	-8	8.172
davon Abschreibungen	1.414	266	95	120	90	1.985	70	-	-3	2.052
davon sonstige Aufwendungen	3.543	505	248	835	560	5.691	1.525	-	-1.645	5.571
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>19</b>	<b>32</b>	<b>23</b>	<b>30</b>	<b>32</b>	<b>136</b>	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>157</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	15	32	20	24	26	117	-	-	1	118
<b>EBIT</b>	<b>2.720</b>	<b>9</b>	<b>240</b>	<b>411</b>	<b>45</b>	<b>3.425</b>	<b>-133</b>	<b>-</b>	<b>18</b>	<b>3.310</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>										
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	-125	-70	-7	-4	-26	-232	-16	-	-3	-251
Pensionsondereffekte	559	-15	4	-	-	548	2	-	1	551
Ergebnis Anlagenabgang	23	-	1	-	5	29	11	-	-3	37
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>2.263</b>	<b>94</b>	<b>242</b>	<b>415</b>	<b>66</b>	<b>3.080</b>	<b>-130</b>	<b>-</b>	<b>23</b>	<b>2.973</b>
Summe der Adjustments										337
Übriges Finanzergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-123
Ergebnis vor Ertragsteuern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.187
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	9.660	2.066	1.253	4.226	1.219	18.424	2.233	-	-44	20.613
davon aus Equity-Beteiligungen	48	131	48	247	129	603	6	-	-	585
Segmentinvestitionen	1.738	939	39	233	84	3.033	62	-	-90	3.005
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	38	-	38	-	-	-	38
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

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 35, im Konzernlagebericht.

<sup>2)</sup> 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).



**T146 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2016**

in Mio. €	Network Airlines	Point-to-Point Airlines	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts-pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzern-funktionen	Überleitung		Konzern
								Nicht zugeordnet	Konsoli-dierung	
Außenumsätze	21.203	2.060	2.059	3.517	2.550	31.389	271	-	-	31.660
davon Verkehrserlöse <sup>3)</sup>	20.207	2.049	1.986	-	-	24.242	-	419	-	24.661
Konzerninnenumsätze	661	-	25	1.627	644	2.957	165	-	-3.122	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>21.864</b>	<b>2.060</b>	<b>2.084</b>	<b>5.144</b>	<b>3.194</b>	<b>34.346</b>	<b>436</b>	<b>-</b>	<b>-3.122</b>	<b>31.660</b>
Übrige betriebliche Erträge	1.001	76	65	222	67	1.431	1.885	-	-1.037	2.279
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>22.865</b>	<b>2.136</b>	<b>2.149</b>	<b>5.366</b>	<b>3.261</b>	<b>35.777</b>	<b>2.321</b>	<b>-</b>	<b>-4.159</b>	<b>33.939</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>20.751</b>	<b>2.227</b>	<b>2.237</b>	<b>4.983</b>	<b>3.223</b>	<b>33.421</b>	<b>2.504</b>	<b>-</b>	<b>-4.176</b>	<b>31.749</b>
davon Materialaufwand	12.755	1.634	1.444	2.718	1.383	19.934	192	-	-3.017	17.109
davon Personalaufwand	3.483	277	428	1.272	1.184	6.644	716	-	-6	7.354
davon Abschreibungen	1.315	67	108	107	106	1.703	69	-	-3	1.769
davon sonstige Aufwendungen	3.198	249	257	886	550	5.140	1.527	-	-1.150	5.517
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>8</b>	<b>-12</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>69</b>	<b>16</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>85</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	6	-12	22	24	17	57	1	-	-	58
<b>EBIT</b>	<b>2.122</b>	<b>-103</b>	<b>-64</b>	<b>410</b>	<b>60</b>	<b>2.425</b>	<b>-167</b>	<b>-</b>	<b>17</b>	<b>2.275</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>										
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	-119	-	-18	-	-40	-177	-15	-	-1	-193
Pensionsondereffekte	669	1	-	-	8	678	-1	-	1	678
Ergebnis Anlagenabgang	17	-	4	-1	-12	8	31	-	-1	38
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>1.555</b>	<b>-104</b>	<b>-50</b>	<b>411</b>	<b>104</b>	<b>1.916</b>	<b>-182</b>	<b>-</b>	<b>18</b>	<b>1.752</b>
Summe der Adjustments	-	-	-	-	-	-	-	-	-	523
Übriges Finanzergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-27
Ergebnis vor Ertragsteuern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.248
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	10.232	1.268	1.084	3.826	1.317	17.727	2.531	-	-30	20.228
davon aus Equity-Beteiligungen	12	98	51	216	132	509	6	-	-	516
Segmentinvestitionen	1.452	401	29	216	73	2.171	39	63	-38	2.236
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	-	2	2	-	-	-	2
Mitarbeiter zum Stichtag	49.985	3.493	4.568	20.839	35.530	114.415	9.891	-	-	124.306
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	50.959	3.410	4.559	20.708	35.571	115.207	8.080	-	-	123.287

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 35, im Konzernlagebericht.

<sup>2)</sup> 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).

<sup>3)</sup> Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

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.

#### ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2017

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 den Lufthansa Konzern nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Network Airlines, Point-to-Point Airlines 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:

#### T147 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2017

in Mio. €	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	19.040	4.338	676	3.174	681	490	<b>28.399</b>
Andere Betriebserlöse	2.888	2.103	312	1.375	294	208	<b>7.180</b>
Langfristige Vermögenswerte <sup>2) 3)</sup>	19.444	261	42	210	3	20	<b>19.980</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>3)</sup>	3.051	34	2	9	-	2	<b>3.098</b>

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

#### T148 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2017

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	8.761	3.889
Andere Betriebserlöse	946	1.766
Langfristige Vermögenswerte <sup>2) 3)</sup>	13.670	247
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>3)</sup>	2.280	32

<sup>1)</sup> Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

<sup>2)</sup> Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

<sup>3)</sup> Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

## ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2016

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

### T147 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2016

in Mio. €	Europa	Nord-amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	16.234	3.948	609	2.902	650	318	<b>24.661</b>
Andere Betriebserlöse	2.686	2.076	310	1.383	329	215	<b>6.999</b>
Langfristige Vermögenswerte <sup>2) 3)</sup>	18.167	267	44	219	11	25	<b>18.733</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>3)</sup>	2.143	27	4	13	-	6	<b>2.193</b>

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

### T148 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2016

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	7.669	3.565
Andere Betriebserlöse	950	1.715
Langfristige Vermögenswerte	13.241	254
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	1.191	25

- <sup>1)</sup> Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.  
<sup>2)</sup> Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.  
<sup>3)</sup> Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2017 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 Prozent der Umsatzerlöse des Lufthansa Konzerns getätigt.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

### 40 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem 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 179 Mio. EUR (Vorjahr: 118 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 Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

#### T149 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio.€	2017	2016
Bewertung von Finanzderivaten	217	-250
Bewertung von Finanzschulden	-288	59
Wertberichtigung auf Forderungen	98	88
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	-46	-27
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	-151	-255
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	-551	-652
<b>Summe</b>	<b>-721</b>	<b>-1.037</b>

Das Trade Working Capital setzt sich aus den Veränderungen der Bilanzansätze von Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Halbfabrikaten und Anzahlungen, sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten sowie der Verpflichtungen für nicht ausgeflogene Flugdokumente zusammen.

In der Position Übrige Aktiva/ Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen an die Versorgungsberechtigten, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

#### 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.

Vom Lufthansa Konzern aktivierte Vermögenswerte, die die Kriterien eines Finanzierungsleasings erfüllen, werden dem Cashflow aus Investitionstätigkeit zugeordnet. Deren Höhe betrug im Geschäftsjahr 91 Mio. EUR (Vorjahr: 130 Mio. EUR).

Im Jahr 2017 wurden im Konzern Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 2,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 153 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. Sie korrespondieren mit den Abflüssen im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

#### Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält unter anderem Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing. Korrespondierend zu den Abflüssen aus der Investitionstätigkeit werden für neu abgeschlossene Finanzierungsleasingtransaktionen entsprechende Zuflüsse in Höhe von 69 Mio. EUR (Vorjahr: 46 Mio. EUR) aus Darlehensaufnahmen gezeigt.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

#### T150 FINANZSCHULDEN

	31.12.2016	Zahlungs- wirksam	Zahlungsunwirksam					31.12.2017
			Zugang Konsolidie- rungskreis	Währungs- differenzen	Aufzinsung	Umbuchung	Änderungen des beizu- legenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	5.811	1.104	199	-290	0	-682	-	6.142
Finanzschulden kurzfristig	764	-921	155	-10	2	682	-	672
Übrige Finanzschulden	63	-44	-	-1	-	-	-	18
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermin- geschäfte - Vermögenswerte	-98	6	-	-	-	-	9	-83
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermin- geschäfte - Verbindlichkeiten	0*	-	-	-	-	-	2	2

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### 41 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

#### FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Die finanziellen Vermögenswerte lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

#### T151 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2017

in Mio.€	Aus- leihungen und Forde- rungen	Zum beizu- legenden Zeitwert über die GuV	Zur Ver- äußerung verfügbar	Derivative Finanzinstru- mente, die wirksamer Teil einer Sicherungs- beziehung sind
Übrige Beteiligungen	-	-	221	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	32	-
Ausleihungen	158	-	-	-
Langfristige Forderungen	289	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	77	-	565
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.284	-	-	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	56	-	544
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	2.551	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.397	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>7.128</b>	<b>133</b>	<b>2.804</b>	<b>1.109</b>

#### T151 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2016

in Mio. €	Aus- leihungen und Forde- rungen	Zum beizu- legenden Zeitwert über die GuV	Zur Ver- äußerung verfügbar	Derivative Finanzinstru- mente, die wirksamer Teil einer Sicherungs- beziehung sind
Übrige Beteiligungen	-	-	212	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	23	-
Ausleihungen	189	-	-	-
Langfristige Forderungen	297	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	252	-	1.222
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4.542	-	-	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	89	-	445
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	2.681	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.256	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>6.284</b>	<b>341</b>	<b>2.916</b>	<b>1.667</b>

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind neben zu Handelszwecken gehaltenen Vermögenswerten auch Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen von 62 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) enthalten, deren Wertveränderungen im Finanzergebnis zu erfassen sind. Darüber hinaus wurden keine finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zugeordnet.

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

#### T152 NETTOERGEBNIS 2017

in Mio.€	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschrei- bungen	Ergebnis aus Handels- geschäften	Währungs- ergebnis	Netto- ergebnis
Ausleihungen und Forderungen	-	8	135	-	-135	<b>8</b>
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	130	-	-	-26	<b>104</b>
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-216	-	<b>-216</b>
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-127	-	-	-	510	<b>383</b>
<b>Summe</b>	<b>-127</b>	<b>138</b>	<b>135</b>	<b>-216</b>	<b>349</b>	<b>279</b>

**T152 NETTOERGEBNIS 2016**

in Mio. €	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Handelsgeschäften	Währungsergebnis	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	-	6	78	-	-5	<b>79</b>
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	26	-	-	2	<b>28</b>
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	251	0	<b>251</b>
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-135	-	-	-	-74	<b>-209</b>
<b>Summe</b>	<b>-135</b>	<b>32</b>	<b>78</b>	<b>251</b>	<b>-77</b>	<b>149</b>

**FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN**

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

**T153 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2017**

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	-	-	6.814
Derivative Finanzinstrumente	123	191	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	3.432
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	2.061
<b>Summe</b>	<b>123</b>	<b>191</b>	<b>12.307</b>

**T153 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2016**

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	-	-	6.575
Derivative Finanzinstrumente	54	185	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	3.067
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	1.746
<b>Summe</b>	<b>54</b>	<b>185</b>	<b>11.388</b>

Für die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente erfolgte die Bewertung auf Basis beobachtbarer Marktdaten.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

**T154 FINANZSCHULDEN**

in Mio. €	31.12.2017		31.12.2016	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1.005	1.063	1.009	1.037
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.044	2.113	1.775	1.775
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3.765	3.722	3.791	3.820
<b>Summe</b>	<b>6.814</b>	<b>6.898</b>	<b>6.575</b>	<b>6.632</b>

**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.

**T155 VERMÖGENSWERTE ZUM 31.12.2017**

in Mio.€	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	131	-	131
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	-	-
<b>Finanzielle Vermögenswerte über die GuV gesamt</b>	-	<b>131</b>	-	<b>131</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	-	<b>1.110</b>	-	<b>1.110</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	410	13	-	423
Fremdkapitalinstrumente	-	2.160	-	2.160
	<b>410</b>	<b>2.173</b>	-	<b>2.583</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>410</b>	<b>3.414</b>	-	<b>3.824</b>

**T156 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
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	-	<b>314</b>	-	<b>314</b>

Im Geschäftsjahr 2016 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

**T155 VERMÖGENSWERTE ZUM 31.12.2016**

in Mio.€	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	341	-	341
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	-	-
<b>Finanzielle Vermögenswerte über die GuV gesamt</b>	-	<b>341</b>	-	<b>341</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	-	<b>1.667</b>	-	<b>1.667</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	576	10	-	586
Fremdkapitalinstrumente	-	2.113	-	2.113
	<b>576</b>	<b>2.123</b>	-	<b>2.699</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>576</b>	<b>4.131</b>	-	<b>4.707</b>

**T156 VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2016**

in Mio.€	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	54	-	54
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	185	-	185
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	-	<b>239</b>	-	<b>239</b>

**T157 ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN DER BEWERTUNGSSTUFE 3**

in Mio. €	01.01.2017	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwert- veränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge	31.12.2017
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**T157 ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN DER BEWERTUNGSSTUFE 3**

in Mio. €	01.01.2016	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwert- veränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge	31.12.2016
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	24	-	-	-24	0
<b>Gesamt</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>

**SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN  
UND VERBINDLICHKEITEN**

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

**T158 AKTIVA 31.12.2017**

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.434	151	5.283	-	5.283
Derivative Finanzinstrumente - Aktiva	1.242	-	1.242	79	1.163
Bankguthaben und Kassenbestände	1.422	25	1.397	-	1.397
<b>Summe Aktiva</b>	<b>8.098</b>	<b>176</b>	<b>7.922</b>	<b>79</b>	<b>7.843</b>

**T159 PASSIVA 31.12.2017**

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.608	176	3.432	-	3.432
Derivative Finanzinstrumente - Passiva	314	-	314	79	235
<b>Summe Passiva</b>	<b>3.922</b>	<b>176</b>	<b>3.746</b>	<b>79</b>	<b>3.667</b>



Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

**T158 AKTIVA 31.12.2016**

in Mio.€	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4.645	103	4.542	-	4.542
Derivative Finanzinstrumente - Aktiva	2.008	-	2.008	52	1.956
Bankguthaben und Kassenbestände	1.284	28	1.256	-	1.256
<b>Summe Aktiva</b>	<b>7.937</b>	<b>131</b>	<b>7.806</b>	<b>52</b>	<b>7.754</b>

**T159 PASSIVA 31.12.2016**

in Mio.€	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5.099	131	4.968	-	4.968
Derivative Finanzinstrumente - Passiva	239	-	239	52	187
<b>Summe Passiva</b>	<b>5.338</b>	<b>131</b>	<b>5.207</b>	<b>52</b>	<b>5.155</b>

**GRUNDSÄTZE DER SICHERUNGSPOLITIK**

Der Lufthansa Konzern ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement zu begrenzen.

**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 Marktbeziehungswise Preisrisiken für den Lufthansa Konzern dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

**Währungsrisiko**

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich Lufthansa im Wesentlichen im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettoszahlerposition. 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. Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2017 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

**T160 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2017**

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-6.702	9.336	131.216	671	58.910
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-5.588	1.196	972	756	769
Sicherungen (Währung)	2.372	-3.762	-45.266	-281	-12.329
Sicherungsgrad	35%	40%	34%	42%	21%

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 Prozent 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 Prozent-Schritten erhöht, sodass er am Ende 90 Prozent entspricht. Als Sicherungsinstrumente können neben Termingeschäften auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz kommen.

Das Exposure für Investitionen betrug am Jahresende 2017:

#### T161 INVESTITIONSEXPOSURE, STAND 2017

in Mio.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-1.730	-1.502	-1.816	-1.898	-1.858	-1.588	-1.317	-578
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-1.439	-1.249	-1.510	-1.578	-1.545	-1.321	-1.096	-480
Sicherungen (USD)	1.572	1.187	1.349	1.326	1.626	1.411	1.023	396
Sicherungsgrad	91%	79%	74%	70%	88%	89%	78%	68%

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

#### T162 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Währung – USD</b>		
+10%	53	751
-10%	-43	-614
<b>Währung – JPY</b>		
+10%	1	-28
-10%	0*	23
<b>Währung – CHF</b>		
+10%	-15	-82
-10%	13	67
<b>Währung – GBP</b>		
+10%	2	-26
-10%	-1	21
<b>Währung – CNY</b>		
+10%	2	-39
-10%	-1	32
<b>Währung – INR</b>		
+10%	2	-13
-10%	-2	11

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

#### Zinsrisiko

Lufthansa verfolgt grundsätzlich das Ziel, 100 Prozent ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel zu verzinsen. Da das kurzfristige Zinsniveau statistisch beobachtbar niedriger als das langfristige ist, führt dieses Vorgehen zu einer Minimierung des durchschnittlichen Zinsaufwands. Dazu werden für festverzinsliche Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten Zinsswaps abgeschlossen, wobei in Euro denominated Zinsswaps als Fair Value Hedge designiert werden. Daneben dienen Cross-Currency-Zinsswaps der Absicherung von in Fremdwährung denominierten Verbindlichkeiten. Das aus diesem Vorgehen resultierende Cashflow-Risiko wird laufend überwacht, und bei Bedarf werden strategische Zinssicherungen abgeschlossen, um auf abweichende Marktsituationen zu reagieren.

Die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2017:

#### T163 ZINSEXPOSURE

in Mio. €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Fix	664	543	336	231	180	179	162	113	105	96	10
Variabel	5.997	5.467	4.545	3.948	1.859	1.555	1.009	741	673	468	251
Float/Fix-Ratio	90%	91%	93%	94%	91%	90%	86%	87%	87%	83%	96%

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 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.

#### T164 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Zins</b>		
+100 Basispunkte	-23	-26
-50 Basispunkte	12	15

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

#### Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2017 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 15,0 Prozent (Vorjahr: 15,4 Prozent). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden in der Regel Rohölpreissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Sicherungsgrad und Sicherungshorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell einer Konzerngesellschaft ergibt. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 5 Prozent des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt bis zu 85 Prozent.

Von dem beschriebenen regelbasierten Sicherungsvorgehen kann in einem durch eine Limitsystematik begrenzten Umfang abgewichen werden.

Die Treibstoffexposures betragen aus Sicht des Geschäftsjahres:

#### T165 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2018	2019
Treibstoffbedarf	Tsd. t	10.751	10.875
Sicherungen	Tsd. t	7.482	2.181
Sicherungsgrad	in %	70	20

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn der als Risikovariablen identifizierte Treibstoffpreis aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre:

#### T166 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Treibstoffpreis</b>		
+10 %	-26	282
-10 %	14	-249

<sup>1)</sup> 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:

#### T167 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

in Mio. €	31.12.2017		31.12.2016	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
<b>Absicherung von Zeitwerten</b>				
Zinsswaps – Fair Value Hedge	83	-2	98	0*
<b>Absicherung von Cashflows</b>				
Bandbreitenoptionen Treibstoffpreissicherung	408	-	62	-7
Swaps Treibstoffpreissicherung	7	-	20	-
Sicherungskombinationen Treibstoffpreissicherung	67	-	190	-30
Termingeschäfte Devisensicherung	544	-189	1.297	-148
<b>Gesamt</b>	<b>1.109</b>	<b>-191</b>	<b>1.667</b>	<b>-185</b>
davon kurzfristig	544	-118	445	-146

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde.

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente.

Devisentermingeschäfte und -Swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie der Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Die Treibstoffpreis- und Devisensicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows werden sich im Periodenergebnis beziehungsweise in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen nach derzeitigem Kenntnisstand zum Fälligkeitszeitpunkt wie folgt auswirken:

#### T168 AUSWIRKUNG DER SICHERUNGSGESCHÄFTE AUF ERGEBNIS UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN

Geschäftsjahr	Perioden-	Erstmalige	Gesamt
	ergebnis	Bewertung	
	in Mio. €	von Anschaffungskosten <sup>1)</sup>	in Mio. €
2018	397	16	413
2019	66	25	91
2020	-	61	61
2021	-	52	52
2022	-	92	92
2023	-	72	72
2024	-	47	47
2025	-	11	11
<b>Gesamt</b>	<b>463</b>	<b>376</b>	<b>839</b>

<sup>1)</sup> Positive Vorzeichen bedeuten eine Verringerung der Anschaffungskosten.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden aus fälligen Treibstoffpreissicherungsgeschäften aus dem Eigenkapital 46 Mio. EUR aufwandsmindernd in den Treibstoffaufwand gebucht (Vorjahr: 760 Mio. EUR aufwandserhöhend). Aus Devisensicherungsgeschäften wurden 260 Mio. EUR (Vorjahr: 372 Mio. EUR) aus dem Eigenkapital in den sonstigen betrieblichen Ertrag und 274 Mio. EUR (Vorjahr: 293 Mio. EUR) in den sonstigen betrieblichen Aufwand gebucht. Weitere 58 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR) wurden anschaffungskostenmindernd auf Flugzeuge gebucht.

Die derivativen Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet werden, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

#### T169 DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE TRADING

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Positive Marktwerte – langfristig	77	252
Positive Marktwerte – kurzfristig	56	89
Negative Marktwerte – langfristig	-117	-15
Negative Marktwerte – kurzfristig	-6	-39
	<b>10</b>	<b>287</b>

Die ausgewiesenen positiven und negativen Marktwerte entfallen auf Derivate, die sich nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 qualifizieren, sowie Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen. Unter den nicht wirksamen Sicherungsgeschäften im Rahmen einer Sicherungsbeziehung werden unter anderem Zins-/Währungs-Swapgeschäfte erfasst. Diese Geschäfte stehen in einem eindeutigen Sicherungszusammenhang mit bestehenden Grundgeschäften wie insbesondere festverzinslichen Finanzschulden in Fremdwährung. Ausschließlich aufgrund der Effektivitätskriterien des IAS 39 können diese Zins-/Währungs-Swapgeschäfte nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte ausgewiesen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise [Erläuterung 13, S. 123](#), 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 Lufthansa grundsätzlich eine kurzfristig verfügbare Liquidität in Höhe von mindestens 2,3 Mrd. EUR vor. Darüber hinaus verfügte der Lufthansa Konzern zum 31. Dezember 2017 über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 0,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,9 Mrd. EUR).

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungszu- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2017. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

#### T170 LAUFZEITENANALYSE DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

in Mio. €	Zuflüsse	Abflüsse	Netto
Im 1. Quartal	2.492	-2.330	<b>162</b>
Bis 1 Jahr <sup>1)</sup>	4.544	-4.215	<b>329</b>
1–5 Jahre	7.013	-6.242	<b>771</b>
Später	3.489	-3.012	<b>477</b>

<sup>1)</sup> Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

**T171 LAUFZEITENANALYSE DER NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE**

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	-3.968
Bis 1 Jahr <sup>1)</sup>	-1.934
1-5 Jahre	-3.847
Später	-1.916

<sup>1)</sup> Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

**Kreditrisiko**

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. 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 Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert.

Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Kontrahentenrisiken 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.

Bei erkennbaren Risiken werden angemessene Wertberichtigungen auf Forderungen gebildet.

Das maximale Kreditrisiko aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldern aus Ausleihungen und Forderungen beträgt zum 31. Dezember 2017 5.731 Mio. EUR und setzt sich wie folgt zusammen:

**T172 MAXIMALES KREDITRISIKO**

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Ausleihungen	158	189
Langfristige Forderungen	289	297
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	5.284	4.542
	<b>5.731</b>	<b>5.028</b>

Die wertberichtigten Ausleihungen und Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

**T173 WERTMINDERUNGEN VON AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN**

in Mio. €	01.01.2017	31.12.2017
Bruttowert	218	187
Wertberichtigung	-179	-181
<b>Buchwert</b>	<b>39</b>	<b>6</b>

Weitere 321 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR) waren bereits überfällig, aber nicht abgeschrieben.

Die Altersstruktur der überfälligen Forderungen stellt sich wie folgt dar:

**T174 ÜBERFÄLLIGKEITEN VON FORDERUNGEN**

in Mio. €	
Bis zu 90 Tagen	226
Zwischen 90 und 180 Tagen	16
Älter als 180 Tage	79

Das Kreditrisiko aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten besteht in Höhe der Wertpapiere, die keine Eigenkapitalinstrumente darstellen.

Die lang- und kurzfristig klassifizierten Wertpapiere entfallen auf:

**T175 AUFTEILUNG WERTPAPIERE**

in Mio. €	31.12.2017
Fremdkapitalinstrumente	2.160
Eigenkapitalinstrumente	423
<b>Wertpapiere gesamt</b>	<b>2.583</b>

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

#### T176 RATINGS DER WERTPAPIERE - FREMDKAPITAL

in Mio. €

AAA	322
AA+	48
AA	105
AA-	97
A+	225
A	328
A-	155
BBB+	175
BBB	74
Unter BBB bzw. kein Rating	631
<b>Gesamt</b>	<b>2.160</b>

In der Kategorie „Unter BBB bzw. kein Rating“ sind Geldmarktfonds in Höhe von 600 Mio. EUR enthalten, für die es kein Rating gibt.

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen.

Zum 31. Dezember 2017 betrug das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind, 1.109 Mio. EUR (Vorjahr: 1.667 Mio. EUR). Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Ratingagenturen begrenzt.

Die zum Bilanzstichtag vorliegenden positiven Marktwerte stammen aus Geschäften mit Vertragspartnern, die folgende Ratings (Standard & Poor's) aufweisen:

#### T177 RATINGS DER VERTRAGSPARTNER - KREDITRISIKO AUS SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

in Mio. €

A+	134
A	420
A-	148
AA	36
AA-	53
BBB+	268
Unter BBB bzw. kein Rating	50
<b>Gesamt</b>	<b>1.109</b>

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bilanziert sind, besteht am 31. Dezember 2017 in Höhe von 131 Mio. EUR und ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen. Die Vertragspartner weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

#### T178 RATINGS DER VERTRAGSPARTNER - KREDITRISIKO ÜBER GUV BILANZIERT

in Mio. €

A+	12
A	49
A-	22
AA	8
AA-	2
BBB+	31
Unter BBB bzw. kein Rating	7
<b>Gesamt</b>	<b>131</b>

### 42 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

#### T179 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €

	31.12.2017	31.12.2016
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	881	909
Aus Gewährleistungsverträgen	354	733
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	39	35
	<b>1.274</b>	<b>1.677</b>

In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 267 Mio. EUR (Vorjahr: 420 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel wie im Vorjahr ein Betrag von 4 Mio. EUR auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.137 Mio. EUR (Vorjahr: 1.319 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.048 Mio. EUR (Vorjahr: 1.190 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 80 Mio. EUR (Vorjahr: 103 Mio. EUR) verzichtet.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen werden für das folgende Geschäftsjahr keine Gewinne und finanziellen Zuflüsse erwartet. Im Vorjahr wurden hieraus Gewinne von 7 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 9 Mio. EUR 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 33, S. 147 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 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 umfänglich 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 2010 durch Urteile des EuGH 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.

#### Einführung der Distribution Cost Charge (DCC)

Das im Jahr 2015 für alle Buchungen über Computerreservierungssysteme (CRS) als sogenannte Distribution Cost Charge (DCC) eingeführte Entgelt in Höhe von 16,00 EUR wird in verschiedenen Jurisdiktionen gerichtlich beziehungsweise behördlich überprüft.

Bei der EU-Kommission (Direktion Transport und Verkehr) sind vier Beschwerden von Reisebüroverbänden beziehungsweise Online-Agenten eingereicht worden. Der Deutschen Lufthansa AG (LH) wird vorgeworfen, mit der Einführung der DCC für CRS-Buchungen gegen die EU-Verordnung 80/2009 zu verstoßen, da auf dem eigenen Lufthansa Distributionskanal „LHGroup-agent.com“ die DCC nicht erhoben wird. Bisher ist noch offen, ob die Kommission ein formales Verfahren mit der Übersendung von Beschwerdepunkten gegen die Deutsche Lufthansa AG eröffnet.

Der Fachverband der Reisebüros in der Österreichischen Wirtschaftskammer hat nach der abschlägigen Entscheidung der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) beim Kartellgericht gegen die Deutsche Lufthansa AG einen Privatantrag auf Abstellung des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung eingebracht. Inhaltlich deckt sich der Antrag weitgehend mit der erfolglosen Beschwerde vor der BWB; geltend gemacht werden Behinderungs- und Diskriminierungsmissbrauch sowie das Anwenden einer „Kosten-Preis-Schere“ durch Erhebung der DCC. Das Kartellgericht Wien hat im Dezember 2017 die Klage im Wesentlichen abgewiesen, im Punkt des Diskriminierungsmissbrauchs allerdings der Klage stattgegeben. Die Deutsche Lufthansa AG hat gegen diesen Teil des Urteils beim Obersten Gerichtshof Rechtsmittel eingelegt.

In diesem Zusammenhang beabsichtigen die Lufthansa Group Airlines, zukünftig neben dem Vertrieb über das klassische GDS ihren Kunden auch weitere verschiedene technische und kommerzielle Vertriebskanäle, einschließlich Direktanbindungen an die Lufthansa Group Systeme, bereitzustellen. Außergerichtlich bestand zwischen dem GDS Sabre und der Lufthansa Group ein Dissens über die Frage, ob dieses erweiterte Angebot der Lufthansa Group der Funktion eines GDS gemäß den Vertragsdefinitionen entspricht. Die Lufthansa Group hat zur Klärung dieser Frage eine Feststellungsklage (ein sogenanntes declaratory judgement) beim District Court of Tarrant County, Texas, eingereicht. Mit der Feststellungsklage strebt die Lufthansa Group eine richterliche Entscheidung über die unterschiedliche Interpretation dieser Vertragsklausel an.

#### **Klagen wegen Kündigung des Beförderungsvertrags (§ 648 BGB)**

In zahlreichen Verfahren vor Amtsgerichten (ca. 150) und Landgerichten (7) wenden sich Kunden in Deutschland gegen die Deutsche Lufthansa AG (LH) im Zusammenhang mit der Kündigung von Beförderungsverträgen. In diesen Verfahren geht es um die Frage, ob der Kunde jederzeit und kostenfrei stornieren und trotz der Wahl eines nicht erstattungsfähigen Tarifs den gezahlten Flugpreis zurückerstattet erhalten kann. Ein solches Recht gewährt unter gewissen Voraussetzungen § 648 BGB (früher § 649 BGB) für Kunden eines Werkvertrags. Der Werkunternehmer muss hiernach bei einer vorzeitigen Kündigung des Bestellers die ersparten Aufwendungen herausgeben, wobei das Gesetz eine (widerlegbare) Vermutung beinhaltet, wonach der Werkunternehmer regelmäßig nur 5 Prozent des vereinbarten Werklohns nicht anderweitig einspart hat und daher behalten darf.

Die Rechtsprechung wendet das Werkvertragsrecht grundsätzlich auch auf Beförderungsverträge an. Die Deutsche Lufthansa AG argumentiert in diesen Verfahren – überwiegend mit Erfolg –, § 648 werde in den fraglichen Fällen durch die Tarifbedingungen wirksam ausgeschlossen. Im Übrigen habe der Kunde die Wahl zwischen verschiedenen Tarifen. Nicht erstattungsfähige Tickets stellen ein preislich besonders attraktives Angebot dar, für das sich der Kunde bewusst entscheidet. Der Kunde wird in den Tarifbedingungen vor der Buchung ausdrücklich auf die Einschränkungen dieses Tarifs hingewiesen. Ist dem Kunden die Möglichkeit einer Stornierbarkeit/Umbuchbarkeit wichtig, stehen ihm jederzeit andere Angebote zur Verfügung, die genau das erlauben. In einem der Verfahren, das in beiden Vorinstanzen zugunsten der Deutschen Lufthansa AG entschieden wurde, in dem jedoch das zuständige Landgericht die Revision zugelassen hat, führt die Deutsche Lufthansa AG nunmehr ein Verfahren vor dem Bundesgerichtshof (BGH). Ein Unterliegen hätte strukturelle Folgen. Wenn Kunden jedes Ticket kostenlos stornieren und auch bei nicht erstattungsfähigen Tarifen den Flugpreis (bis auf die oben genannten 5 Prozent) zurückerhalten könnten, dürfte die Deutsche Lufthansa AG gezwungen sein, einen wichtigen Baustein ihrer Tariflogik umzustellen. Die (freie oder eingeschränkte) Stornierbarkeit als preisbildendes Tarifelement dürfte dann wegfallen. Mit der Revision in diesem Fall wird eine grundsätzliche Klärung der Rechtslage verfolgt.

#### **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 Geschäftsjahr 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, besteht kein Risiko.

#### EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

##### Lufthansa Group übernimmt Luftfahrtgesellschaft Walter

Mit Wirkung zum 8. 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 Vertrag. Der vorläufige Kaufpreis beläuft sich dabei auf 22 Mio. EUR.  
➤ Erläuterung 45, S. 174 ff.

##### Lufthansa Group und ver.di schließen langfristigen Tariffrieden

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 LSG Group in Deutschland langfristige Tarifverträge geschlossen. Der Vergütungsstarifvertrag sieht eine Erhöhung der Vergütung von insgesamt 4,9 bis zu 6,1 Prozent vor. Die Erhöhung erfolgt abhängig von der geschäftsfeldspezifischen Adjusted EBIT-Marge, wobei eine Steigerung von mindestens 4,9 Prozent – unabhängig von der erreichten Marge – garantiert wird. Damit trägt der Tarifabschluss der wirtschaftlichen Entwicklung der Konzerngesellschaften Rechnung. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten, vom 1. Januar 2018 bis zum 30. September 2020.

#### 43 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2017 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive der reparaturfähigen Ersatzteile und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 13,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 15,6 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 475 Mio. EUR (Vorjahr: 93 Mio. EUR).

#### 44 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:

##### T180 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2017	2016
Abschlussprüfungsleistungen	4,1	3,6
Andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,4
Steuerberatungsleistungen	0,7	1,2
Sonstige Leistungen	0,4	1,4
<b>Gesamt</b>	<b>5,6</b>	<b>6,6</b>

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die Konzernabschlussprüfung, die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses sowie die Jahresabschlussprüfungen der Deutschen Lufthansa AG und in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen. Die anderen Bestätigungsleistungen betreffen insbesondere verschiedene Prüfungen im Zusammenhang mit EDV-Systemumstellungen sowie die prüferische Begleitung der Einführung von SAP HANA. Die Steuerberatungsleistungen umfassen im Wesentlichen steuerliche Beratungen zu Verrechnungsfeststellungen und internationalen Steuern. Die sonstigen Leistungen betreffen insbesondere sonstige betriebswirtschaftliche Beratungen bezüglich des Einsatzes biometrischer Erkennungsverfahren.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

##### T181 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2017	2016
Abschlussprüfungsleistungen	3,6	3,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,4	0,8
Sonstige Leistungen	0,5	0,4
<b>Gesamt</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa ist Dr. Bernd Roese. Dr. Bernd Roese hat diese Funktion bisher in sieben Abschlussprüfungen wahrgenommen.

## ZUSAMMENSETZUNG DES KONZERNS

### 45 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 Prozent 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 189 – T 192, S. 189 – 196](#), die Liste des Anteilsbesitzes in [T 193, S. 197 – 200](#).

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 63 inländische und 268 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 71 inländische und 262 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 Prozent 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 2017 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

**T182 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2017 BIS 31.12.2017**

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
<b>Network Airlines</b>			
LHAMIS LIMITED, Dublin, Irland		26.01.2017	Fusion
LHAMIW LIMITED, Dublin, Irland		26.01.2017	Fusion
Common Ground CGN GmbH, Frankfurt am Main		24.02.2017	Aufgabe der Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 4, Salzburg, Österreich		17.03.2017	Fusion
SMLC Circinus Co. Ltd., Tokio, Japan		19.04.2017	Liquidation
SMLC Antila Co. Ltd., Tokio, Japan		19.04.2017	Liquidation
Bremen Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	12.04.2017		Gründung
Bayern Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	21.04.2017		Gründung
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	21.04.2017		Gründung
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	26.04.2017		Gründung
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	26.04.2017		Gründung
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	26.04.2017		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	06.07.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	06.07.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 36, Salzburg, Österreich	06.07.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	06.07.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	06.07.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	06.07.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
Yamasa Aircraft LH1 Kumiai (AIKG), Okayama, Japan		14.07.2017	Liquidation
Yamasa Aircraft LH2 Kumiai (AIKH), Okayama, Japan		14.07.2017	Liquidation
SMFL Alphard Co. Ltd., Tokio, Japan		29.11.2017	Liquidation
<b>Point-to-Point Airlines</b>			
Brussels Airlines NV/SA, Brüssel, Belgien	09.01.2017		Aufstockung von Anteilen
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	09.01.2017		Aufstockung von Anteilen
Eurowings Technik GmbH, Köln	24.02.2017		Gründung
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
LHAMIC LIMITED, Dublin, Irland		26.01.2017	Fusion
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Retail in Motion Latin America SpA, Santiago de Chile, Chile	01.03.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland		13.04.2017	Kontrollverlust
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Lagos, Nigeria	01.08.2017		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
LSG Helvetia SAS, Paris, Frankreich	10.08.2017		Kauf
LSG Sky Chefs Heathrow Limited i.L., Sidcup, Großbritannien		08.09.2017	Liquidation
LSG Sky Chefs München GmbH, Neu-Isenburg		08.09.2017	Fusion
Retail in Motion (International) Limited, Dublin, Irland		30.11.2017	Fusion
<b>Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen</b>			
BCC Corporate NV/SA, Brüssel, Belgien	02.05.2017		Kauf
Common Ground BER GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Common Ground BRE GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Common Ground DUS GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Common Ground HAJ GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Common Ground HAM GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Common Ground NUE GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Common Ground STR GmbH, Frankfurt am Main		05.07.2017	Fusion
Crane Strategic Investments S.C.S., Grevenmacher, Luxemburg	06.07.2017		Gründung
Lufthansa Malta Finance Ltd., St. Julian, Malta		05.10.2017	Liquidation

**ERWERB VON TOCHTERUNTERNEHMEN**

Mit Wirkung zum 9. Januar 2017 hat die Deutsche Lufthansa AG die verbleibenden 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien, übernommen und ist damit alleinige Gesellschafterin der Brussels Airlines Gruppe. Die Gesellschaft wird ab diesem Zeitpunkt im Konzern Deutsche Lufthansa vollkonsolidiert. Der Erwerb basiert auf der Kauf- und Optionsvereinbarung aus dem Jahr 2008. Die Optionsausübung wurde auf Basis einer neuen Vereinbarung zwischen den bisherigen Gesellschaftern und Lufthansa vom 15. Dezember 2016 durchgeführt, die die Modalitäten der Optionsausübung regelte. Brussels Airlines wurde dem neuen operativen Segment Point-to-Point Airlines zugeordnet. Der Buchwert der bisher als Anteile an assoziierten Unternehmen bilanzierten Beteiligung belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf null. Das Unternehmen erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2017 Umsatzerlöse in Höhe von 1,3 Mrd. EUR und einen Jahresüberschuss von 4 Mio. EUR. Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Vermögenswerte und Schulden der SN Airholding unmittelbar vor und nach dem Erwerbszeitpunkt. Der Goodwill ergibt sich als Differenzbetrag zwischen den angefallenen Anschaffungskosten von 2,6 Mio. EUR (die bereits in der Vergangenheit erworbenen Anteile wurden mit einem Marktwert von 0 Mio. EUR bewertet) und dem Nettovermögen nach Kaufpreisallokation in Höhe von -71 Mio. EUR.

**T183 VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN  
SN AIRHOLDING SA/NV**

in Mio.€	vor Erwerb	nach Erwerb
Langfristige Vermögenswerte	351	486
davon Goodwill	-	74
davon Kundenbeziehung	-	21
davon Markenname	-	37
Kurzfristige Vermögenswerte	364	366
davon flüssige Mittel	211	211
davon übrige kurzfristige Vermögenswerte	153	155
<b>Summe Aktiva</b>	<b>715</b>	<b>852</b>
Eigenkapital	-101	3
Langfristige Verbindlichkeiten	391	411
davon Finanzschulden	247	244
Kurzfristige Verbindlichkeiten	425	438
davon Finanzschulden	81	80
<b>Summe Passiva</b>	<b>715</b>	<b>852</b>

Mit Wirkung zum 28. Oktober 2017 hat Brussels Airlines eine Vereinbarung zur Übernahme von 160 Mitarbeitern sowie zum operativen Betrieb von zwei Airbus A320-200 inklusive der damit in Verbindung stehenden Start- und Landerechte mit der Thomas Cook Airlines Belgium NV, Brüssel, Belgien (TC), getroffen. Brussels Airlines ist dabei in die bestehenden Flugzeugleasingverträge eingetreten. In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls ein Kooperationsabkommen für fünf Jahre geschlossen, auf dessen Basis Brussels Airlines der TC Sitzplatzkapazitäten auf Flügen zu europäischen Ferientzielen zur Verfügung stellen wird. Die Gesamttransaktion ist gemäß IFRS 3 als Unternehmenserwerb zu klassifizieren.

Der Kaufpreis belief sich auf 8 Mio. EUR. Bilanzierungsfähige Vermögenswerte wurden im Rahmen der Transaktion nicht erworben. Für die vom Übergang betroffenen Mitarbeiter hat Brussels Airlines Pensionsverpflichtungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR übernommen. Die Analyse des Transaktionsgegenstands hat ergeben, dass die Differenz zwischen vereinbartem Kaufpreis und übernommenen Verpflichtungen in voller Höhe der übertragenen Gesamtgeschäftstätigkeit zuzuordnen ist, da keine separierbaren einzelnen Vermögenswerte identifiziert werden konnten. Der aus dem Erwerb entstehende Goodwill belief sich daher auf 8 Mio. EUR und wurde der CGU Brussels Airlines zugeordnet, da sich die erwarteten Synergien aus der Transaktion aus dem verbesserten Kapazitätseinsatz der Flotte bei Brussels Airlines ergeben.

Mit Vertrag vom 2. Mai 2017 hat die AirPlus GmbH die Anteile an der BCC Corporate NV/SA, Brüssel, Belgien, erworben. Die Gesellschaft vertreibt in Belgien im Wesentlichen Visa- und MasterCard-Firmenkarten. Der Kaufpreis inklusive der geschätzten variablen Kaufpreisbestandteile belief sich auf 10 Mio. EUR. BCC erwirtschaftete im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt einen Umsatz von 13 Mio. EUR und ein Jahresergebnis von -1 Mio. EUR. Hiervon entfielen 9 Mio. EUR Umsatz beziehungsweise -0,8 Mio. EUR Ergebnis auf die Zeit nach dem Erwerb. Im Rahmen der Transaktion erfolgte eine Neubewertung der Vermögens- und Schuldpositionen der Gesellschaft. Nach dieser belief sich das Nettovermögen auf 10 Mio. EUR. Neben Kontokorrentforderungen und -verbindlichkeiten wurden im Wesentlichen 75 Mio. EUR kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten übernommen. Im Zuge der Kaufpreisallokation wurde ein Kundenstamm in Höhe von 7 Mio. EUR identifiziert.

**ERWERB VON TOCHTERUNTERNEHMEN NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Mit Wirkung zum 8. 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 vorläufige Kaufpreis beläuft sich dabei auf 22 Mio. EUR. Die Gesellschaft wird innerhalb des Segments Point-to-Point Airlines als Plattform mit eigener Betriebserlaubnis (AOC) im Rahmen von Wet-Lease-Vereinbarungen über derzeit geplant 20 Bombardier DH-8 Q400 und 13 Airbus A320/A319 Flugleistungen für die Eurowings Group erbringen. Im Geschäftsjahr 2017 erwirtschaftete die Gesellschaft bei einem Umsatz von 106 Mio. EUR einen Jahresfehlbetrag von 3 Mio. EUR. Die Auswirkungen der Konsolidierung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns hängen grundsätzlich von den Ergebnissen der Kaufpreisallokation und der damit einhergehenden Marktwertbewertung der Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft ab. Die Kaufpreisallokation ist derzeit noch nicht abgeschlossen, da die Erstellung und Prüfung der zugrunde liegenden finanziellen Informationen noch andauern. Die Gesellschaft hält jedoch keine Flugzeuge im Eigentum, sodass davon auszugehen ist, dass die Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage nicht materiell sein werden.

#### INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2017 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise § 264b HGB Gebrauch.

#### T184 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Name der Gesellschaft	Sitz
Germanwings GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings Technik GmbH	Köln
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
LSG Sky Chefs Europe GmbH	Neu-Isenburg
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Food & Nonfood Handel 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
Spiriant GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Lounge GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Sky Food GmbH	Alzey
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Cargo AG	Frankfurt am Main
Jettainer GmbH	Raunheim
Lufthansa CityLine GmbH	München
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Köln
time:matters Holding GmbH	Neu-Isenburg
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Spare Parts Logistics GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Aviation Training GmbH	Hallbergmoos
Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
LSY GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG	Raunheim
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg

#### T184 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

(Fortsetzung)

Name der Gesellschaft	Sitz
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Global Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Miles & More GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg

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 38 Gemeinschaftsunternehmen und 35 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 35 Gemeinschaftsunternehmen und 37 assoziierte Unternehmen), von denen zehn Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: neun) und 15 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 17) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

#### 46 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 des Lufthansa Konzerns erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für den Lufthansa Konzern. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen dem Konzern und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil die gegenseitigen Inanspruchnahmen von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management des Lufthansa Konzerns ist zentralisiert, insoweit nimmt der Lufthansa Konzern auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen dem Lufthansa Konzern und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die vom Lufthansa Konzern selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

#### T185 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHT BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio.€	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2017	2016	2017	2016
<b>Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen</b>				
Airport Services Dresden GmbH, Deutschland	0*	0*	5	4
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	1	1	53	55
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	3	1	6	4
Austrian Airlines Tele Sales & Service GmbH, Österreich	0*	0*	5	4
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	8	6	5	4
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	0*	0*	429	423
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	1	1	7	7
handling counts GmbH, Deutschland	1	0*	9	13
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	0*	0*	9	8
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	3	4	12	12
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	0*	0*	11	10
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	1	1	7	6
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	3	5	25	25
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Deutschland	7	7	26	26
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko	1	1	5	5
Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Polen	2	3	27	23
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	4	4	60	59
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	0*	0*	9	8
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Thailand	0*	0*	5	4
Lufthansa Services Philippines, Inc., Philippinen	2	0*	5	3
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Deutschland	13	14	11	14
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	1	0*	23	23
Lufthansa Systems Hungaria Kft., Ungarn	0*	0*	17	15
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o., Polen	1	1	21	19
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	6	6	17	18
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, USA	7	6	33	28
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., China	23	26	28	20
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	6	5	18	17
LZ-Catering GmbH, Deutschland	6	6	13	14

**T185 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	
	2017	2016	2017	2016
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	0*	0*	8	8
FraCareServices GmbH, Deutschland	6	8	1	1
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Deutschland	2	1	7	8
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland	4	5	0*	1
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	1	0*	7	13
Spairliners GmbH, Deutschland	52	58	45	47
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Deutschland	1	0*	13	12
Terminal One Group Association, L.P., USA	5	6	5	5
XEOS Sp. z o.o., Polen	6	-	-	-
<b>Assoziierte Unternehmen</b>				
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China	13	108	4	2
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	0*	0*	8	8
AviationPower GmbH, Deutschland	1	0*	35	37
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0*	6	11	11
<b>Sonstige nahestehende Unternehmen</b>				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), China	-	-	77	47
SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland	28	23	103	20

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten mit nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

**T186 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN**

in Mio. €	2017	2016
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	52	40
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	16	19
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	6	6
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	6	53
<b>Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt</b>	<b>80</b>	<b>118</b>
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	12	41
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	36	20
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	10	5
<b>Sonstige Forderungen gesamt</b>	<b>58</b>	<b>66</b>
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	66	53
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	23	35
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	29
<b>Langfristige Forderungen gesamt</b>	<b>89</b>	<b>117</b>

**T187 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN**

in Mio. €	2017	2016
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	53	30
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	14	8
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	4	6
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	3	2
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt</b>	<b>74</b>	<b>46</b>
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	233	228
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0*	0*
<b>Sonstige Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>233</b>	<b>228</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern

➔ Erläuterung 47, S.180.

## 47 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. 83 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. 87–94](#).

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 23,0 Mio. EUR (Vorjahr: 12,2 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,4 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

### T188 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	2017	2016
Grundvergütung	4.831	4.544
Sonstiges	449	500
Einjährige variable Vergütung	5.430	2.747
<b>Summe der kurzfristigen Vergütung</b>	<b>10.710</b>	<b>7.791</b>
Mehrfährige variable Vergütung <sup>1)</sup>	3.014	1.419
Aktienbasierte Vergütung	6.090	615
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	3.166	2.380
<b>Summe der langfristigen Vergütung</b>	<b>12.270</b>	<b>4.414</b>
Abfindungszahlungen	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>22.980</b>	<b>12.205</b>

<sup>1)</sup> Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2015 bis 2017.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2017 aktiven Vorstandsmitglieder betragen 10,8 Mio. EUR (Vorjahr: 9,5 Mio. EUR).

Neben der Rückstellung für die einjährige variable Vergütung in Höhe von 5.430 TEUR (Vorjahr: 2.747 TEUR) wurden für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2017 aktiven Vorstandsmitglieder insgesamt 3.014 TEUR (Vorjahr: 1.419 TEUR) zurückgestellt. Darüber hinaus wurden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2017 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 7.911 TEUR (Vorjahr: 1.821 TEUR) gebildet.

Die im Geschäftsjahr 2017 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 14.731 TEUR (Vorjahr: 10.389 TEUR). Die genannten Gesamtbezüge enthalten das neu aufgelegte Aktienprogramm in Höhe von 3.031 TEUR, im Rahmen dessen der Vorstand 23.925 Stück Aktien übernommen hat.

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 5,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,7 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 71,0 Mio. EUR (Vorjahr: 70,4 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter [Erläuterung 32, S. 140 ff.](#), enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2017 2.164 TEUR (Vorjahr: 2.170 TEUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 89 TEUR (Vorjahr: 111 TEUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 17 TEUR (Vorjahr: 17 TEUR) 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 2017 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 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 7. März 2018  
Der Vorstand



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Thorsten Dirks  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub Management



Ulrik Svensson  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Dr. Bettina Volkens  
Mitglied des Vorstands  
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 2017, 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 2017 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 2017 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 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 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 2017 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 Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und Meilenbonusprogrammen
2. Pensionsrückstellungen
3. Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer
4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

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 Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Meilenbonusprogrammen**

- a. Verkaufte Flugdokumente werden in dem Konzernabschluss der Gesellschaft bis zu ihrer Ausnutzung durch Abflug als Verbindlichkeiten 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 Verbindlichkeiten für noch nicht ausgeflogene Flugdokumente 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 Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Im Geschäftsjahr 2017 realisierte der Lufthansa-Konzern Verkehrserlöse von insgesamt € 28,4 Mrd., von denen € 25,5 Mrd. auf die Passagierairlines entfallen. Zum 31. Dezember 2017 sind in der Konzernbilanz unter den Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten € 3,8 Mrd. passiviert.

Bonusmeilen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms gewährt wurden, werden bis zur Einlösung gemäß IFRIC Interpretation 13 mit dem beizulegenden Zeitwert der Meilen abgegrenzt. Soweit Teilnehmer Bonusmeilen bei externen Kooperationspartnern ansammeln, werden diese bis zur Einlösung mit den Preisen abgegrenzt, die von den externen Kooperationspartnern an die Lufthansa gezahlt wurden. Abgrenzungen für ausgegebene

Bonusmeilen, mit deren Einlösung nicht mehr zu rechnen ist, werden erfolgswirksam aufgelöst. Die Verbindlichkeiten aus Meilenbonusprogrammen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf insgesamt € 1,8 Mrd.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da der Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodell-spezifischen 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.

- 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 ausgelagerten 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 Verpflichtungen 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 vom Verkaufsjahr und Gültigkeit überprüft. Ferner haben wir Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallenden Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben nachvollzogen. Um die Angemessenheit der zum Bilanzstichtag bilanzierten Verbindlichkeit aus Meilenbonusprogrammen zu beurteilen, haben wir unter anderem die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Ausnutzungskategorie sowie die zugrunde liegenden Annahmen und daraus abgeleitete Parameter nachvollzogen. Ferner haben wir die Stetigkeit der angewendeten Bewertungsmethode sowie die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Verbindlichkeit aus Meilenbonusprogrammen überprüft. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen stetig abgeleitet und hinreichend dokumentiert sind.
- c. Die Angaben zu den Verkehrserlösen, Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Meilenbonusprogrammen sind in den Abschnitten 2, 3, 36 und 38 des Konzernanhangs enthalten.

## 2. Pensionsrückstellungen

a. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden Pensionsrückstellungen von € 5,1 Mrd. ausgewiesen, die sich als Saldo aus Verpflichtungen aus verschiedenen Pensionsplänen von € 21,0 Mrd. und den beizulegenden Zeitwerten der Planvermögen von € 15,9 Mrd. zusammensetzen. Der überwiegende Anteil entfällt davon auf Alters- und Übergangsversorgungszusagen 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.

Im Berichtszeitraum war im Rahmen der Bewertung zu berücksichtigen, dass die Zusagen zur Alters- und Übergangsversorgung des Cockpit-Personals der Deutsche Lufthansa AG und weiterer Konzerngesellschaften neu geregelt wurden. Betriebliche Altersversorgungsansprüche, die nach dem Umstellungsstichtag entstehen, entsprechen unter der Garantie des Beitragserhalts und einer Mindestverzinsung in Höhe des Höchstrechnungszinses der Lebensversicherer den Marktwerten des entsprechenden Planvermögens aus verpflichtenden Beiträgen des Arbeitgebers und Arbeitnehmers sowie Kapitalerträgen. Zudem wurde der kollektive Bezugszeitraum der Übergangsversorgung um zwei Jahre gekürzt. Aus der bilanziellen Neubewertung der Altersversorgungsverpflichtungen einschließlich der Übergangsversorgung und unter Berücksichtigung der Änderung einzelner Bewertungsannahmen resultieren zum Umstellungsstichtag um € 1.308 Mio. niedrigere Pensionsrückstellungen. Davon betrafen € 726 Mio. die Änderung von Bewertungsannahmen, die erfolgsneutral erfasst wurden, sowie € 582 Mio. die Änderung der Versorgungspläne, die erfolgswirksam zu erfassen waren.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da die vereinbarten Neuregelungen der Alters- und Übergangsversorgungen erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage des Lufthansa-Konzerns haben. Zudem basieren der Ansatz und die Bewertung dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft.

- 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 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. Zudem haben wir die vom Gutachter angewendeten Grundsätze zur Bewertung der Alters- und Übergangsversorgung des Cockpit-Personals umfassend gewürdigt und die Bewertung anhand von Plausibilitätsprüfungen und – in Stichproben – einzeln nachvollzogen. Für die Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der Planvermögen lagen uns entsprechende 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 im Abschnitt 32 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 einer unbestimmten Nutzungsdauer inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte“ ein Betrag von € 1,3 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 Drei-Jahres-Planung des Lufthansa-Konzerns eingeflossen sind. Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Anlassbezogene Impairment-Tests der langfristigen Vermögenswerte ohne Geschäfts- oder Firmenwert wurden insbesondere für das Segment Catering durchgeführt. Als Ergebnis der Werthaltigkeitstests kam es im Segment Catering zu Wertminderungen von insgesamt € 26 Mio.

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 Drei-Jahres-Planung 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 und 16 des Konzernanhangs enthalten.

#### 4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

- a. Die Gesellschaften des Lufthansa-Konzerns schließen eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Währungs-, Treibstoffpreis- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb ab. 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 zum beizulegenden Zeitwert am Bilanzstichtag bilanziert. Die positiven beizulegenden Zeitwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag € 1,2 Mrd.; die negativen beizulegenden Zeitwerte betragen € 0,3 Mrd. Soweit die vom Lufthansa-Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IAS 39 darstellen, werden die entsprechenden Wertänderungen über die Dauer der Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Zum Bilanzstichtag waren kumuliert € 0,8 Mrd. als erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge vor Ertragsteuern erfasst.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Sicherungsgeschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- b. Für die Prüfung der Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsgeschäften haben wir unsere 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. Bei der Prüfung der beizulegenden Zeitwerte haben wir auch die Berechnungsmethoden auf Basis von Marktdaten und die 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 Sicherungsgeschäften sind im Abschnitt 41 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 Prüfungsabschlussfolgerung 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 5. Mai 2017 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 24. Oktober 2017 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 Dr. Bernd Roese.

Düsseldorf, den 7. März 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven  
Wirtschaftsprüferin

Dr. Bernd Roese  
Wirtschaftsprüfer



## Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

### T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
<b>Geschäftsfeld Network Airlines</b>			
A319 LDD-LDE-LDF Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
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 <sup>1)</sup>	
Air Sylph Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	Juni
AirUtopia Ltd. Japan, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 4 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 5 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 6 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 7 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
All Nippon Airways Trading Sky Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
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 <sup>1)</sup>	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Auslese Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
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 <sup>1)</sup>	
Benjamin LH6 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Bremen Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Canary Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Kranich Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dunkel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Edelweiss Air AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FG Honest Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FG Unity Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FG Vision Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FI Beauty Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
First Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Fleur Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FL Falcon Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FL Uranus Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Heike LH8 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	

**T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Jour Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Lahm Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Lark Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00 <sup>2)</sup>	
Lily Port Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
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. 23, 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 Malta Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Matterhorn Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Miles & More GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>1)</sup>	
NBB Cologne Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Koblenz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Nicolai LH7 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 <sup>3)</sup>	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00 <sup>4)</sup>	

**T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
ORIX Himalia Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ORIX Miranda Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Schloss Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Second Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SJ Frankfurt Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Crane Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Opal Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMLC Crater Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Soir Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Stork Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
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 <sup>1)</sup>	
Third Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TI DC Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TI DD Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Tim LH5 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Saffron Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00	
Warbler Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH3 Kumiai (AIKK), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH4 Kumiai (AIKM), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH13 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
<b>Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines</b>			
Brussels Airlines NV/SA, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Eurowings Aviation 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	
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	

**T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
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	
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
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 <sup>1)</sup>	
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 Airmotive Ireland Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülőgép 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	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
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, Stockholm-Arlanda, Schweden	100,00	100,00	
AIRO Catering Services - Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russland	100,00	100,00	
Bahia Catering Ltda., Sao Cristovao (Salvador), Brasilien	100,00	100,00	
Belém Serviços de Bordo Ltda., 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 Refeicoes, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	

**T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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	
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 <sup>4)</sup>	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., São Paulo, Brasilien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs 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 <sup>6)</sup>	

**T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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	
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	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 Rus, Moskau, Russland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Solutions Asia Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs S.p.A., Fiumicino, 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 <sup>4)</sup>	
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-Sky Food GmbH, Alzey	100,00	100,00	
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	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., Natal, Brasilien	70,00	70,00	
Oakfield Farms Solutions Europe Ltd., West Drayton, Großbritannien	51,00	51,00	
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	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	
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 <sup>5)</sup>	
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	

**T189 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Spiriant GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Starfood Finland Oy, Vantaa, Finnland	100,00	100,00	
Starfood S.r.l., Fiumicino, Italien	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	
<b>Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen</b>			
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	100,00	100,00	
AirPlus Holding GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00	
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AirPlus International, Inc., 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 SICAV-FIS-Fonds, Saint-Josse-ten-Noode, Belgien	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 <sup>1)</sup>	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	49,75 <sup>1)</sup>	
TGV DLH, Düsseldorf	100,00	100,00	

<sup>1)</sup> Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

<sup>2)</sup> Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137.

<sup>3)</sup> 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.

<sup>4)</sup> Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

<sup>5)</sup> 28,75 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

<sup>6)</sup> 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

**T190 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017<sup>1)</sup>**

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
<b>Geschäftsfeld Network Airlines</b>			
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	40,00	40,00	
<b>Geschäftsfeld Point-to-Point Airlines</b>			
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00	22,22	
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
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	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Alpha LSG Limited, Manchester, Großbritannien	50,00	50,00	
<b>Weitere Gesellschaften</b>			
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25,00	25,00	

**T191 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2017<sup>2)</sup>**

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
-------------------------	-------	-------	--

**T192 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2017<sup>1)</sup>**

<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Peking, China	25,00	28,57	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
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	

<sup>1)</sup> Einbeziehung at equity.<sup>2)</sup> Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.



## Übrige Anteile

### T193 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2017

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
<b>Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen</b>		
ACS Aircontainer Services Gesellschaft m.b.H., Fischamend, Österreich	76,00	76,00
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 Marketing Services 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
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
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main	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
Crossair AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln	100,00	100,00
Deutsche Lufthansa Unterstüztungswerk 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
EW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Düsseldorf	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., Brno, 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 Limited, Melbourne, Australien	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, Köln	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LH Cargo Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Sky Chefs Lounge, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00

**T193 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
	in %	in %
LSG Transalpino SAS, Paris, Frankreich	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 Logisticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	95,71	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main	95,80	100,00
Lufthansa Consulting Managementbeteiligungs GmbH & Co. KG, 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
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00

**T193 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
	in %	in %
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
Retail In Motion Mexico S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	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, 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
TFC Flugbetrieb und -technik Beratungsgesellschaft mbH, Essen	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
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
<b>Beteiligungen</b>		
3D.aero GmbH, Hamburg	50,00	50,00
Aerexchange Ltd., Wilmington, USA	9,46	9,46
AFC Aviation Fuel Company oHG, Hamburg	50,00	50,00
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	40,00
ATLECON Fuel 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
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russland	26,00	26,00
CommuniGate Kommunikationservice GmbH, Passau	50,00	50,00
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
FMO Passenger Services GmbH, Greven	33,33	33,33
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99

**T193 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2017** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
	in %	in %
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd, Guangzhou, China	30,00	28,57
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain, Bahrain	49,00	49,00
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co. Ltd., Hangzhou, China	25,00	28,57
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main	49,00	20,00
Idair 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
Nigerian Aviation Handling Company PLC., Lagos, Nigeria	6,00	6,00
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
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	30,00	30,00
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	11,11	11,11
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

---

## 202 Über diesen zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht

### 204 Umweltbelange

204 Klimaschutz

206 Aktiver Schallschutz

### 207 Arbeitnehmerbelange

207 Arbeitgeberattraktivität

209 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

### 210 Bekämpfung von Korruption und Bestechung

### 211 Achtung der Menschenrechte

### 212 Sozialbelange

### 213 Nachhaltigkeit in der Lieferkette

### 213 Zusammenfassung

### 214 GRI-Bezüge

### 215 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. 214](#) 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](http://www.lufthansagroup.com/de/verantwortung.html)

## Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht

Lufthansa Group will ihrer Rolle als führende Gesellschaft in der Aviation-Industrie auch in Sachen Nachhaltigkeit gerecht werden. | Unternehmerische Verantwortung ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur. | Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht fokussiert auf die Aspekte Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte sowie Sozialbelange. | Bericht orientiert sich an den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI Standards 2016).

## Über diesen zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht

Für das Geschäftsjahr 2017 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG entsprechend dem am 19. April 2017 verabschiedeten CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) erstmals und ab dann jährlich einen zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289c bis 289e HGB. Die Deutsche Lufthansa AG wird einen gesonderten nichtfinanziellen Bericht auf Gesellschaftsebene sowie einen gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht gemeinsam als zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht vorlegen. Er fasst die wesentlichen Sachverhalte zu den fünf Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte sowie Sozialbelange 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 hat ihr Konzern-Risikomanagement-System um Auswirkungen aus den nichtfinanziellen Aspekten auf externe Stakeholder erweitert. ➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 64 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 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 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. 215 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.**

### Nachhaltigkeitsstrategie 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.

Um die auf Vertrauen und Integrität basierende Unternehmenskultur fortzuschreiben und den nachhaltigen Unternehmenserfolg zu sichern, wurde im Jahr 2017 für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa Group ein Code of Conduct verbindlich eingeführt. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für 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 oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Die Koordination und Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten übernimmt das Corporate Responsibility Council (CRC). Dieses ist auf oberer Managementebene angesiedelt und besteht aus den Leitern der Konzernabteilungen Strategie, Politik, Umweltkonzepte, Investor Relations, Controlling, Recht, Personal, Kommunikation und Corporate Sourcing. Die jeweiligen Führungskräfte sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich.

### Herleitung der wesentlichen Aspekte

Der kontinuierliche Austausch mit den Stakeholdern leistet einen wichtigen Beitrag für die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Im Jahr 2016 wurde eine breit angelegte Stakeholder-Befragung durchgeführt und auf Basis der dabei gewonnenen Erkenntnisse eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse erstellt.

#### ➤ Nachhaltigkeitsbericht „Balance 2016“.

Die dabei gewonnenen Erkenntnisse wurden zusätzlich der Wesentlichkeitsbetrachtung nach § 289c (3) HGB unterzogen, das heißt, es wurde untersucht, inwiefern die 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.

Dies bildet die Basis für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte im vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht.

Für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind insbesondere die beiden Aspekte Umweltbelange und Arbeitnehmerbelange von großer Bedeutung. Der bestehende Flugbetrieb ist ohne Kerosin und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie ohne Geräuschentwicklung nicht möglich. Als Dienstleistungsunternehmen hängt der wirtschaftliche Erfolg der Lufthansa Group zudem maßgeblich vom Engagement und der Motivation ihrer Mitarbeiter ab. Daneben sind die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, die Achtung der Menschenrechte und eine nachhaltige Lieferkette für die Lufthansa Group auch 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.

## G30 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Umweltbelange	Arbeitnehmerbelange	Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Achtung der Menschenrechte	Sozialbelange <sup>1)</sup>
<b>Klimaschutz</b> CO <sub>2</sub> -Emissionen	<b>Arbeitgeberattraktivität</b> LH Engagement Index	Integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems	Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct	<b>Gesellschaftliches Engagement</b> help alliance gGmbH
<b>Aktiver Schallschutz</b> Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen	<b>Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</b> Gesundheitsindex			

**Nachhaltigkeit in der Lieferkette:** als Querschnittsthema mit eigenem Kapitel innerhalb des nichtfinanziellen Berichts qualitativ berücksichtigt

<sup>1)</sup> 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 Treibstoffe benötigen. Zu den wesentlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zählen deshalb vor allem Klimaeffekte infolge der durch die Verbrennung des benötigten Flugkerosins entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie von startenden und landenden Flugzeugen verursachte Geräusche.

Die Lufthansa Group engagiert sich bereits seit vielen Jahren dafür, die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht einher mit wirtschaftlichen Interessen, da sowohl der Verbrauch von Treibstoff als auch der Erwerb von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten und lärmabhängige Entgelte Kosten verursachen.

Auch deshalb verfolgt die Lufthansa Group ein strategisches Umweltprogramm. Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement und die Implementierung von Umweltmanagementsystemen nach ISO 14001 oder EMAS (European Management and Audit Scheme). Die Umsetzung der Umweltstrategie entfaltet somit in allen Bereichen der Lufthansa Group Wirkung – vom operativen Betrieb und der technischen Wartung bis hin zum Einkauf, dem Facility-Management und der Verwaltung.

### **Umweltmanagement ist über alle Konzerngesellschaften etabliert**

Für die Definition, Abstimmung und Festlegung der übergreifenden Ziele und Maßnahmen der Lufthansa Group ist der Bereich Umweltkonzepte im Ressort des Vorstandsvorsitzenden zuständig. Zusätzlich verfügen alle größeren Tochtergesellschaften über eine eigene Umweltabteilung, einen Umweltbeauftragten oder -koordinator. Die Umweltbeauftragten und -koordinatoren treffen sich mindestens einmal im Jahr zum konzernweiten Umweltforum, um Strategien, Maßnahmen und Abläufe abzustimmen sowie Erfahrungen auszutauschen. Darüber hinaus werden hier 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs machen gemäß der International Energy Agency (IEA) derzeit etwa 2,6 Prozent aller von Menschen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus und zählen zu den 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 nachfolgende Ziele verständigt:

1. Die Treibstoffeffizienz soll bis 2020 pro Jahr um 1,5 Prozent gesteigert werden.
2. Ab 2020 soll das Wachstum des Luftverkehrs CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen.
3. Bis 2050 sollen die Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt gegenüber dem Jahr 2005 um 50 Prozent sinken.

Die Lufthansa Group hat hieran maßgeblich mitgewirkt und teilt die Branchenziele. Das Unternehmen war 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 unterschiedlicher Akteure (Hersteller, Flughäfen, Flugsicherung, Luftfahrtgesellschaften, 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 CO<sub>2</sub>-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 fünf weitere Airbus A350-900, die rund 25 Prozent weniger Emissionen erzeugen als vergleichbare Flugzeugtypen.



**G31 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ**

			
<b>Technischer Fortschritt</b>	<b>Verbesserte Infrastruktur</b>	<b>Operative Maßnahmen</b>	<b>Ökonomische Instrumente</b>
Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien Alternative Kraftstoffe	Bessere Nutzung der Lufträume Dem Bedarf angepasste Flughafensstrukturen	Effiziente Flugzeuggrößen Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten Optimierte Prozesse am Boden	Ein globales, sinnvoll ausgestattetes marktbasierendes System zur Emissionsminderung als Ergänzung zu den drei anderen Säulen

Bis Ende des Jahres 2025 soll die Lufthansa Group 176 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 zum Beispiel das Forschungsprojekt airegEM, das die Eigenschaften von Biokraftstoffen mit Unterstützung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie untersucht hat.

**2. VERBESSERTER INFRASTRUKTUR**

Mit einer verbesserten 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 Prozent Treibstoff einsparen und ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend reduzieren. Das Projekt Single European Sky der EU soll dies realisieren. Die Airlines der Lufthansa Group machen die Vorteile des Single European Sky öffentlich deutlich und forcieren somit den Fusionsprozess. Lufthansa Systems als IT-Provider ist mit ihrer Expertise an einer Vielzahl von Standardisierungsinitiativen sowie Forschungs- und Demonstrationsprojekten aktiv beteiligt.

**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. 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. Ein Beispiel hierfür ist das IT-System OMEGA. Hiermit werden Piloten im Flugbetrieb der Lufthansa Group zukünftig mit besseren, digital aufbereiteten Informationen unterstützt. Zusätzlich trägt OMEGA durch systematische Analysefähigkeit dazu bei, die Effizienz und Sicherheit weiter zu steigern.

Konzernweit hat die Lufthansa Group 2017 insgesamt 34 Projekte zur Treibstoffeinsparung umgesetzt, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 64,4 Tsd. Tonnen nachhaltig reduziert haben. Die eingesparte Menge Kerosin betrug 25,5 Mio. Liter – dies entspricht dem Verbrauch von circa 250 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München-New York mit dem Airbus A350-900. Der positive finanzielle Effekt dieser Maßnahmen betrug 7,7 Mio. EUR.

**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 2020 wachstumsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch Klimaschutzprojekte kompensiert werden. Die Lufthansa Group wird deshalb ab 2020 für die Zunahme von CO<sub>2</sub>-Emissionen der internationalen Flüge die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Kompensationskosten entrichten müssen, sofern es nicht gelingt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend zu begrenzen.

Im EU-Emissionshandelssystem für den Luftverkehr werden seit 2012 die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch einen Zertifikatehandel gesteuert und begrenzt. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb Europas. Diese emittieren rund 7,6 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>, von denen 60 Prozent durch Zukauf von Zertifikaten kompensiert und neutralisiert werden. Innerhalb Europas ist damit das Ziel des CO<sub>2</sub>-neutralen Wachstums bereits umgesetzt. Zur Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Einreichung von CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden ➤ **Konzernanhang, Erläuterung 33, S. 147 ff.**

Die Lufthansa Group bietet ihren Kunden schon heute in weiten Teilen die Möglichkeit zur freiwilligen CO<sub>2</sub>-Kompensation an.

## Leistungsindikator

### CO<sub>2</sub>-Emissionen steigen um 6,9 Prozent

Die Lufthansa Group ermittelt jährlich die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sie betragen für die Flugzeuge der Lufthansa Group Airlines im Jahr 2017 30,4 Mio. Tonnen (Vorjahr: 28,5 Mio. Tonnen).

Dieses Wachstum ist maßgeblich auf den vergrößerten Konsolidierungskreis durch die vollständige Übernahme von Brussels Airlines zurückzuführen. Dem gegenüber standen positive Effekte durch die Umsetzung von operativen Maßnahmen zur Treibstoffreduzierung sowie weitere Effizienzverbesserungen durch den Einsatz neuer Flugzeugmodelle.

## 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 senken und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln.

### Maßnahmen

#### Aktiver Schallschutz umfasst fünf Dimensionen

Seit 2001 beteiligt sich die Lufthansa Group aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und Maßnahmenpaketen zur Lärmreduzierung im Rahmen von Dialogforen – wie beispielsweise der Allianz für Lärmschutz in Frankfurt. An der Allianz sind die hessische Landesregierung, die Fraport AG, die Deutsche Lufthansa AG, das Forum Flughafen und Region, die Deutsche Flugsicherung und der Luftfahrt-

verband 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 zur Reduktion des Fluglärms liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. Im Jahr 2017 wurden 29 neue Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter fünf weitere Maschinen vom Typ Airbus A320neo sowie elf 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. Dafür haben insgesamt 36 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. ➔ **Flotte, S. 20 f.**

#### 2. NACHRÜSTEN VON FLUGZEUGEN DER BESTANDSFLOTTE

Neben der Modernisierung kann auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu messbarer Fluglärmreduzierung führen. 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 vier Dezibel leiser und werden deshalb in Frankfurt im Rahmen der Lärmengeltabrechnung 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. Ebenso startete Austrian Airlines im Herbst 2016 die Nachrüstung ihrer A320-Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren und beschloss im Jahr 2017, auch ihre A319- und A321-Flugzeuge mit dieser technischen Verbesserung auszustatten. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen.

### G32 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 Lärmreduzierung



#### 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

### 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.

### 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. 204 ff.**

### 5. DIALOG MIT DEN ANRAINERN

Neben technischen und operativen Verfahren engagiert sich die Lufthansa Group in verschiedenen Dialogforen, unter anderem in Frankfurt und Wien. Darüber hinaus arbeitet die Lufthansa Group auch aktiv in einigen vom Luftverkehrsgesetz vorgegebenen deutschen Fluglärmkommissionen mit.

## Leistungsindikator

### 99,5 Prozent der operativen Konzernflotte erfüllt 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 2006 neu zugelassenen Flugzeuge die älteren Kapitel 3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen. Im Jahr 2017 erfüllte 99,5 Prozent – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

# Arbeitnehmerbelange

## Konzepte

### Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeitergesundheit stehen im Fokus

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maß 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, passgenaue Weiterbildungsangebote 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 die Innovationskraft im Unternehmen zu stärken.

### Reorganisation der Lufthansa Group schreitet voran

Die Lufthansa Group wird seit Januar 2016 sukzessive prozessorientiert ausgerichtet, um so Verantwortungen zu bündeln und Hierarchien zu verschlanken. Die Anzahl der Führungsebenen unterhalb des Vorstands wurde von vier auf drei reduziert. Im Berichtsjahr wurde die Anzahl der Managementpositionen gruppenweit reduziert.

Ziel ist es, die verschiedenen Einheiten der Lufthansa Group konsistent und auf Basis der definierten Prozesse zu steuern sowie einheitliche Standards zu sichern. In diesem Rahmen

wurden zur Erhöhung der Transparenz und zur gezielten Steuerung gemeinsame, verbindliche Kennzahlen wie der Engagement Index entwickelt und seitdem jährlich erhoben. Der Vorstand erhält regelmäßig Informationen in Form von standardisierten Berichten und detaillierten Auswertungen.

## ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

### Ziele

Die Mitarbeiter der Lufthansa Group tragen entscheidend zur Zufriedenheit der Kunden bei. Ziel der Lufthansa Group ist es daher, sich dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber zu etablieren. Um eine kontinuierliche Mitarbeiterentwicklung zu fördern, wurden im Jahr 2017 die Verantwortlichkeiten im Rahmen der prozessorientierten Reorganisation in den Bereichen Corporate Cultural Transformation, Corporate HR Steering & Labor Relations sowie HR Management & People Development neu zugeordnet. Diese berichten direkt an den Vorstand für das Ressort Personal und Recht.

### Maßnahmen

Um die Mitarbeiterzufriedenheit und damit auch die Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu steigern, hat die Lufthansa Group verschiedene Maßnahmen initiiert.

### Flexible Arbeitszeitmodelle

Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeiter und Führungskräfte seit vielen Jahren durch das Angebot flexibler Arbeitszeitmodelle, wie zum Beispiel unterschiedlicher Teilzeit- und Home-Office-Regelungen. Seit 2016 werden gezielt zeitgemäße Modelle wie befristete Auszeiten sowie Shared Leadership auch für leitende Angestellte angeboten und gefördert. Durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen konnte die Transparenz der Angebote verbessert und die Nachfrage danach erhöht werden.

### Förderung von Vielfalt

Die Lufthansa Group verfolgt einen umfassenden Managementansatz, der Vielfalt auch im Sinne von Vielseitigkeit, Ideenreichtum und Durchmischung von Perspektiven versteht und die Wettbewerbsfähigkeit stärken soll. So gibt es für Neubesetzungen interne Betriebsvereinbarungen, die beispielsweise die Förderung von Frauen in Führungspositionen unterstützen. Diversität und Chancengleichheit sind wesentliche Bestandteile der Unternehmensstrategie. Sie sind zudem in der aktuellen Personalstrategie verankert. Die Lufthansa Group repräsentiert den Kerngedanken von Vielfalt bereits heute: Weltweit sind 147 verschiedene Nationalitäten in der Belegschaft vertreten. ➤ **Mitarbeiter, S. 24 f.**

### Talent-Management

2014 hat die Lufthansa Group die Talent-Management-Philosophie unter dem Leitmotiv „Jeder Mitarbeiter hat Talent!“ im Unternehmen implementiert. Dadurch haben alle Mitarbeiter die Möglichkeit, die eigene Karriere entsprechend den individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten. Dazu tragen ein konzernweit einheitlicher Potenzialerhebungsprozess sowie anschließende Programme bei. Dies führt zugleich zu einer erhöhten Transparenz und Sichtbarkeit von Talenten.

Die Lufthansa Group ist darüber hinaus bestrebt, ihre Attraktivität für externe Talente stetig zu steigern. Das Talent-Management ist dabei von entscheidender Bedeutung, um passendes Personal für alle Führungs- und Mitarbeiter-ebenen intern wie auch außerhalb des Konzerns zu finden und zu entwickeln. So wirkt das Unternehmen zugleich dem zunehmenden Fachkräftemangel entgegen und kann gefragte Kompetenzen im Unternehmen sicherstellen.

### Weiterbildungsangebot und Change-Management

Gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiter sind unverzichtbar für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group. Der im Jahr 2016 neu ausgerichtete Lufthansa Group CAMPUS bietet kontinuierlich Formate sowohl zur Entwicklung der individuellen (Führungs-)Kompetenzen als auch zur Teamförderung und Organisationsveränderung an. Im Fokus stehen Weiterbildungsangebote, die das lebenslange Lernen fördern und die Mitarbeiter in die Lage versetzen, den Herausforderungen der modernen Arbeitswelt erfolgreich zu begegnen.

### Weiterentwicklung der Sozialpartnerschaft und Vergütungsstrategie

Ziel der Lufthansa Group ist es, mit ihren 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. Dabei spielt Flexibilisierung eine immer wichtigere Rolle.

So wurde im Oktober 2017 mit der Grundsatzvereinbarung mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit, die eine Laufzeit von über fünf Jahren umfasst, ein wichtiger Meilenstein erreicht. ➤ **Lufthansa German Airlines, S. 46 f.**

## Leistungsindikator

### Engagement Index schafft Transparenz bezüglich Arbeitgeberattraktivität

Der Engagement Index dient als zentrale Kennzahl der Arbeitgeberattraktivität. Er wird mittels der jährlichen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben und ermöglicht einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern.

Der Engagement Index 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 2017 auf die wesentlichen Konzerngesellschaften (ohne LSG Group) ausgeweitet wurde. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Im Berichtsjahr wurde ein Engagement Index von 2,3 erreicht. Dies entspricht zwar einem leicht unterdurchschnittlichen Wert im deutschen Umfeld; gegenüber dem Vorjahr konnte aber trotz zahlreicher Arbeitskämpfe in den vergangenen Jahren eine Verbesserung von 0,1 Punkten erreicht werden.

In den kommenden Jahren soll sich der Engagement Index jährlich verbessern und bis 2020 das Durchschnittsniveau vergleichbarer Unternehmen in Deutschland erreichen.

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 strategische Maßnahmen für die gesamte Lufthansa Group und einzelne Organisationseinheiten abzuleiten und zu implementieren.

## ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Arbeits- 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.

### Ziele

#### **Gesundheitsmanagement wird gruppenweit weiterentwickelt**

Die permanente Kernaufgabe der Medizinischen Dienste ist es, die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter in der Lufthansa Group sicherzustellen und so die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu gewährleisten.

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.

Um das Gesundheitsmanagement gruppenübergreifend weiterzuentwickeln, hat der Konzern 2016 das Programm Health Management@Lufthansa Group erfolgreich gestartet. Ziel ist es, die Mitarbeitergesundheit und -leistungsfähigkeit langfristig und nachhaltig zu erhalten sowie den eigenverantwortlichen Umgang der Mitarbeiter mit ihrer Gesundheit zu fördern.

### Maßnahmen

#### **Mitarbeitergesundheit wird durch zahlreiche Maßnahmen gefördert**

Zur Förderung der Mitarbeitergesundheit haben die involvierten Bereiche verschiedene Maßnahmen implementiert.

#### **MEDIZINISCHE DIENSTE**

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 Maß. Daher bietet die Lufthansa Group seit dem Jahr 1985 Mitarbeitern, Teams und Organisationseinheiten eine individuelle Beratung und Vermittlung mit Schweigepflicht sowie verschiedene Dienstleistungen der psychosozialen Organisationsberatung an.

#### **ARBEITSSICHERHEIT**

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.

#### **GESUNDHEITSMANAGEMENT**

Durch Health Management@Lufthansa Group werden Rahmenbedingungen und Strukturen geschaffen, die insbesondere auf die Entwicklung der Organisation und das Führungsverhalten der Führungskräfte einzahlen. Dazu zählen Beratungsangebote und Informationsveranstaltungen für Mitarbeiter und Führungskräfte. Gezielte Maßnahmen werden 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 wurde 2017 erstmals ein Gesundheitsindex erhoben, der aus relevanten Fragen aus der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ ermittelt wurde.

Der Gesundheitsindex wird aktuell als zentrale Kennzahl zur Steuerung des Gesundheitsmanagements innerhalb der Lufthansa Group aufgebaut. Die Ergebnisse dienen dazu, gestaltungsbedürftige Tätigkeitsmerkmale zu identifizieren und zielgerichtete Maßnahmen zur Stärkung der individuellen Gesundheitsressourcen und 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 zukünftig 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 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Im Jahr 2017 lag der Gesundheitsindex bei 2,3, was exakt der externen Benchmark für die Region Deutschland, Österreich und Schweiz sowie für jedes einzelne dieser Länder entspricht. Da der Gesundheitsindex 2017 zum ersten Mal erhoben wurde, werden darauf aufbauende Ziele und Maßnahmen erst im Jahr 2018 abgeleitet und definiert.

# 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 weltweiten 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>.

Um dies sicherzustellen, verfügt die Lufthansa Group über ein Compliance Management System, mit dem die Mitarbeiter und das Unternehmen vor Gesetzesverstößen bewahrt und gleichzeitig darin unterstützt werden sollen, Gesetze richtig anzuwenden. Es setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity- (Antikorruption), Embargo- und Corporate-Compliance zusammen. [➔ Corporate Governance Bericht, S. 85 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. 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. 64 ff.](#)

## Maßnahmen

### **Antikorruptions-Training schafft Bewusstsein**

Sämtliche Führungskräfte, Teamleiter sowie Mitarbeiter aus relevanten Bereichen werden im zweijährigen Turnus über ein IT-basiertes Antikorruptions-Training 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 Antikorruptions-Gesetze 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 Resultat 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**

Über die oben genannten Maßnahmen hinaus werden derzeit alle Konzerngesellschaften weltweit auf Korruptions- und Kartellrechtsrisiken mittels eines Compliance Risk Assessments geprüft. Abschließende Ergebnisse mit Empfehlungen für weitere Verbesserungen werden im Jahr 2018 für alle untersuchten Einheiten vorliegen.

# Achtung der Menschenrechte

## Konzepte

### **Achtung der Menschenrechte ist im Code of Conduct manifestiert**

Die Sicherstellung der Menschenrechte ist für die Lufthansa Group als weltweit agierendes Unternehmen selbstverständlich und integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen, der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Geschlechtergleichstellung sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider.

Der im Jahr 2017 verabschiedete Code of Conduct bringt unter anderem die Bedeutung von Menschenrechten für die Lufthansa Group zum Ausdruck. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

## Ziele

### **Einhaltung der Menschenrechte ist übergeordnetes Ziel**

Übergeordnetes Ziel ist es, durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen zu vermeiden. Der Code of Conduct ist für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa Group verpflichtend. In der Konzerneinkaufsrichtlinie ([↗ Nachhaltigkeit in der Lieferkette, S. 213](#)) 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 sichert Sensibilisierung**

Im Jahr 2017 wurde eine Arbeitsgruppe Menschenrechte im Vorstandsressort Personal und Recht etabliert, in der alle relevanten Stabsfunktionen sowie potenziell risikobehafteten Konzerngesellschaften vertreten sind. Basierend auf einer Auswertung der Beratungsgesellschaft 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 Führungskräfte und Personaldienste der Gesellschaften sollen hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen sensibilisiert werden.

### **Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen werden implementiert**

Die betreffenden Gesellschaften werden aufgefordert, Menschenrechtsrisiken zu erfassen und diese zentral zurückzumelden. Individuelle Beschwerden können an Vorgesetzte oder an die Personalabteilungen adressiert werden. Der Vorstand soll jährlich über Art und Anzahl von Verdachtsfällen informiert werden.

Das bereits in der Lufthansa Group bewährte interne Beschwerdeverfahren, das für die in Deutschland ansässigen Mitarbeiter in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und das schon für viele Arten von Beschwerden zum Einsatz kommt, soll auch für Beschwerden bezüglich Menschenrechtsverletzungen genutzt werden. Für Dritte soll neben einer E-Mail-Adresse auch die Möglichkeit eröffnet werden, das Ombudssystem zu nutzen. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html>.

# Sozialbelange

## Konzepte

### Lufthansa Group engagiert sich für Sozialbelange

Als international agierender Luftfahrtkonzern übernimmt die Lufthansa Group auch Verantwortung für soziale beziehungsweise gesellschaftliche Belange. Als Ergebnis einer umfassenden Analyse und Bewertung des bisherigen Engagement-Portfolios wird sich die Lufthansa Group künftig im Bereich gesellschaftliches Engagement (Corporate Citizenship) auf die Kernthemen Education/Enabling und Life/Health konzentrieren.

Schwerpunkt der Corporate Citizenship-Aktivitäten bilden weltweite soziale und humanitäre Projekte, die unter dem Dach der help alliance, der gemeinnützigen Hilfsorganisation der Lufthansa Group, gebündelt und gesteuert werden. Die help alliance, 1999 von engagierten Lufthansa-Mitarbeitern als eingetragener Verein gegründet, wurde zum 1. Januar 2017 in eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) unter dem Dach der Lufthansa Group mit Sitz in Frankfurt am Main transformiert. Die Lufthansa Group hatte die Arbeit der Mitarbeiterinitiative help alliance e.V. bereits zuvor viele Jahre lang finanziell und ideell unterstützt und gefördert. [www.helpalliance.org](http://www.helpalliance.org).

Die Bedeutung der help alliance wird durch die Zuordnung der Gesellschaft in die Ressortzugehörigkeit des Vorstandsvorsitzenden unterstrichen.

## Ziele

### Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung soll geleistet werden

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 beschlossene Fokussierung auf soziale und humanitäre Projekte in den Kernbereichen Education/Enabling und Life/Health führt zu einer Harmonisierung der gemeinnützigen Initiativen der Konzerngesellschaften. Zugleich ermöglicht sie eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. Fundraising-Modelle lassen sich stärker systematisieren und Spendengelder effektiver akquirieren.

Schwerpunkt im Themenfeld Education/Enabling ist es, benachteiligten Menschen zu einem erfolgreichen, gesunden und selbstbestimmten Leben zu verhelfen. Dies geschieht insbesondere über Bildungsangebote. Im Berichtsjahr 2017 verantwortete die help alliance 37 Hilfsprojekte mit einem Projektvolumen von 2,0 Mio. EUR. Ein Schwerpunkt des Engagements lag auf dem help alliance-Projekt iThemba in Südafrika, das Kindern in den Townships von Kapstadt eine hochwertige Fröhschulerziehung ermöglicht.

Die fortlaufende Überwachung 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 mit Hilfsflügen seit vielen Jahren schnelle und professionelle Soforthilfe bei humanitären Krisen und Katastrophen. Lufthansa Cargo kooperiert hierzu mit renommierten Nothilfeorganisationen. Dies stellt eine schnelle und unkomplizierte Hilfe im Bereich der logistischen Erstversorgung sicher.

So hat Lufthansa Cargo am 30. September 2017 einen Hilfsflug von Frankfurt nach Aguadilla, Puerto Rico, durchgeführt. Die rund 80 Tonnen Hilfsgüter, darunter Trinkwasser, Kleidung und Lebensmittel, kamen den rund 400 Mitarbeitern von Lufthansa Technik mit ihren Familien an diesem Standort und in den nahegelegenen Gemeinden zugute, die unter den Auswirkungen des Hurrikans Maria litten.

### Finanzierungskonzept der help alliance gGmbH

Die Lufthansa Group deckt in den Jahren 2017 und 2018 die Kosten für Administration, Projektbegleitung, Fundraising und Kommunikation der help alliance gGmbH vollständig ab. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche sonstigen Spenden zu 100 Prozent in die Mittelverwendung für die Hilfsprojekte fließen können. Dies umfasst auch freiwillige Gehaltsspenden von Mitarbeitern der Lufthansa Group: An der Anfang 2017 eingeführten Option des sogenannten Payroll Giving können sich im ersten Schritt rund 80.000 Mitarbeiter und Pensionäre, die über das gemeinsame Abrechnungssystem der Lufthansa Group betreut werden, beteiligen.



# Nachhaltigkeit in der Lieferkette

## Konzepte

### **Nachhaltigkeit in der Lieferkette wird durch Reorganisation unterstützt**

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 Einführung einer prozessorientierten Matrixorganisation wird die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards vereinfacht, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme angewendet werden. Zusätzlich wird angestrebt, die Nachhaltigkeitsstandards dadurch besser durchsetzen zu können. Die zum 1. Oktober 2017 in Kraft getretene Umstrukturierung der Organisation dient dazu, die Effizienz zu erhöhen, die Kosten langfristig zu senken und durch ein stringentes Prozessmanagement Risiken in der Lieferkette noch besser vorzubeugen.

## Ziele

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

Die Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet 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.

## Zusammenfassung

Neben der langfristigen finanziellen Stabilität sichert der verantwortungsvolle und nachhaltige Umgang mit Ressourcen, der Umwelt und den Mitarbeitern innerhalb und außerhalb des Unternehmens die Akzeptanz für das Geschäftsmodell und die Attraktivität der Lufthansa Group für Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Partner.

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Konzepten unterstreicht die Lufthansa Group ihren Anspruch, ihrer Rolle als führende Gesellschaft in der Aviation-Industrie auch in Sachen Nachhaltigkeit weiterhin gerecht zu werden.

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.

## GRI-Bezüge

### T194 GRI-BEZÜGE

	Angaben beziehen sich auf		Seite
<b>Über diesen zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht</b>	GRI 102-1	Name der Organisation	➤ S. 202
	GRI 102-50	Berichtszeitraum	➤ S. 202
	GRI 102-52	Berichtszyklus	➤ S. 202
	GRI 102-56	Externe Prüfung	➤ S. 202
	GRI 102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	➤ S. 203
	GRI 102-46	Bestimmung des Berichtsinhalts und Themenabgrenzung	➤ S. 203
<b>Umweltbelange</b>			
Klimaschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 204 f.
	GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen Scope 1	➤ S. 206
	GRI 305-5	Senkung der THG-Emissionen	➤ S. 205
Aktiver Schallschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 206 f.
<b>Arbeitnehmerbelange</b>			
Arbeitgeberattraktivität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 207 f.
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 209
<b>Bekämpfung von Korruption und Bestechung</b>			
	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 210
	GRI 205-1	Geschäftsstandorte, die im Hinblick auf Korruptionsrisiken überprüft wurden	➤ S. 210
	GRI 205-2	Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	➤ S. 210
<b>Achtung der Menschenrechte</b>	GRI 103-1, 103-2	Managementansatz	➤ S. 211
<b>Sozialbelange</b>	GRI 103-1, GRI 103-2	Managementansatz	➤ S. 212
<b>Nachhaltigkeit in der Lieferkette</b>	GRI 103-1, 103-2	Managementansatz	➤ S. 213

## **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 2017 bis 31. Dezember 2017 (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. 289c 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 2017 bis 31. Dezember 2017 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289c 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 2017 bis 31. Dezember 2017 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289c 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 7. März 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink                      ppa. Nicolette Behncke  
Wirtschaftsprüfer                Wirtschaftsprüfer

# WEITERE INFORMATIONEN

---

218 Zehn-Jahres-Übersicht

222 Glossar

224 Grafik- und Tabellenverzeichnis

226 Impressum/Kontakt

Finanzkalender 2018/2019 und Disclaimer

## Zehn-Jahres-Übersicht

### T195 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2017	2016	2015
<b>Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern</b>				
Umsatz	Mio. €	35.579	31.660	32.056
<b>Ergebnis</b>				
Adjusted EBIT (ab 2014)/Operatives Ergebnis (bis 2013)	Mio. €	2.973	1.752	1.817
Adjusted EBIT-Marge (ab 2014)/Operative Marge (bis 2013)	%	8,4	5,5	5,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	Mio. €	3.153	2.190	1.555
Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>1)</sup>	Mio. €	3.187	2.248	2.026
Ertragsteuern <sup>1)</sup>	Mio. €	- 789	- 445	- 304
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	2.364	1.776	1.698
<b>Wesentliche Aufwandspositionen</b>				
Personalaufwand	Mio. €	8.172	7.354	8.075
Gebühren	Mio. €	6.357	5.736	5.651
Treibstoff	Mio. €	5.232	4.885	5.784
Abschreibungen	Mio. €	2.052	1.769	1.715
Zinssaldo	Mio. €	- 195	- 218	- 170
<b>Bilanz Lufthansa Konzern</b>				
<b>Vermögensstruktur</b>				
Langfristiges Vermögen	Mio. €	25.237	24.504	23.526
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	11.030	10.193	8.936
davon flüssige Mittel	Mio. €	3.948	3.937	3.093
<b>Kapitalstruktur</b>				
Eigenkapital	Mio. €	9.598	7.149	5.845
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	1.206	1.200	1.189
davon Rücklagen	Mio. €	5.925	4.084	2.881
Fremdkapital	Mio. €	26.669	27.548	26.617
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	5.116	8.364	6.626
davon Finanzschulden	Mio. €	6.814	6.575	6.370
Bilanzsumme	Mio. €	36.267	34.697	32.462
<b>Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern</b>				
Investitionen	Mio. €	3.196	2.231	2.568
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	3.005	2.160	2.454
davon Finanzanlagen	Mio. €	191	71	114
Operativer Cashflow	Mio. €	5.035	3.246	3.393
Free Cashflow	Mio. €	2.253	1.138	834
<b>Kreditverschuldung</b>				
Brutto	Mio. €	6.832	6.638	6.440
Netto	Mio. €	2.884	2.701	3.347
<b>Deutsche Lufthansa AG</b>				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	2.455	1.169	1.034
Rücklagenzuführung/-entnahme	Mio. €	2.078	- 935	- 802
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	377	234	232
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	0,80	0,50	0,50

	2014 <sup>6)</sup>	2013 <sup>5)</sup>	2012 <sup>4)</sup>	2011	2010 <sup>3)</sup>	2009	2008
	30.011	30.027	30.135	28.734	26.459	22.283	24.842
	1.171	699	839	820	1.020	130	1.280
	3,9	2,3	2,8	2,9	3,9	0,6	5,2
	879	851	1.622	773	1.386	271	1.309
	180	546	1.296	446	1.134	-134	730
	-105	-220	-91	-157	-161	-112	178
	55	313	1.228	-13	1.131	-34	542
	7.335	7.356	6.741	6.678	6.491	5.996	5.692
	5.265	5.167	5.167	5.000	4.318	3.762	3.499
	6.751	7.115	7.392	6.276	4.964	3.645	5.377
	1.528	1.767	1.839	1.722	1.654	1.475	1.289
	-256	-346	-372	-288	-346	-325	-172
	22.227	19.419	18.782	18.627	18.963	17.696	14.975
	8.247	9.689	9.777	9.454	10.357	8.696	7.433
	2.738	4.698	4.966	3.998	5.380	4.439	3.278
	4.031	6.108	4.839	8.044	8.340	6.202	6.594
	1.185	1.180	1.177	1.172	1.172	1.172	1.172
	2.728	4.563	2.374	6.790	5.939	4.956	4.817
	26.443	23.000	23.720	20.037	20.980	20.190	15.814
	7.231	4.718	5.844	2.165	2.571	2.710	2.400
	5.958	6.337	6.910	6.424	7.184	6.802	3.581
	30.474	29.108	28.559	28.081	29.320	26.392	22.408
	2.773	2.499	2.358	2.560	2.271	2.304	2.152
	2.699	2.444	2.291	2.445	2.222	2.177	1.798
	74	55	67	115	49	127	354
	1.977	3.290	2.842	2.356	2.992	1.991	2.473
	-297	1.307	1.397	713	1.542	251	612
	6.156	6.393	6.919	6.440	7.207	6.860	3.639
	3.418	1.695	1.953	2.328	1.596	2.195	-125
	-732	407	592	-116	483	-148	276
	732	-200	-592	230	-208	148	44
	-	207	-	114	275	-	320
	-	0,45	-	0,25	0,60	-	0,70

**T195 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT** (Fortsetzung)

		2017	2016	2015
<b>Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern</b>				
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>1)</sup> /Umsatz)	%	9,0	7,1	6,3
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>1)</sup> plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	9,8	7,3	7,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	25,0	25,2	29,5
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>1)</sup> /Eigenkapital)	%	33,2	31,4	34,7
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	26,5	20,6	18,0
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	83,4	154,8	170,6
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	8,0	7,8	10,3
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	157,5	145,5	132,1
Dynamische Tilgungsquote (Nettokreditverschuldung/adjustierter operativer Cashflow)	%	52,8	28,7	30,7
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	14,2	10,3	10,6
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-1,6	-0,8	-3,5
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	69,6	70,6	72,5
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten)	%	50,5	49,7	51,6
<b>Personalkennziffern</b>				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	128.856	123.287	119.559
Umsatz/Mitarbeiter	€	276.114	256.799	268.119
Personalaufwand/Umsatz	%	23,0	23,2	25,2
<b>Leistungsdaten Lufthansa Konzern<sup>2)</sup></b>				
Fluggäste	Mio.	130,0	109,7	107,7
Angebote Sitzkilometer	Mio.	322.821	286.555	273.975
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	261.156	226.639	220.396
Sitzladefaktor	%	80,9	79,1	80,4
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15.619	15.117	14.971
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.819	10.071	9.930
Fracht-Nutzladefaktor	%	69,3	66,6	66,3
Flüge	Anzahl	1.130.008	1.021.919	1.003.660
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	728	617	600

<sup>1)</sup> Bis 2008 inkl. aufgegebenem Geschäftsfeld Touristik.

<sup>2)</sup> Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Lufthansa Cargo.

<sup>3)</sup> Die GuV des Geschäftsjahres 2010 wurde aufgrund von IFRS 5 (Aufgegebene Geschäftsbereiche) wegen des beabsichtigten Verkaufs der bmi angepasst.

<sup>4)</sup> Die Werte für das Geschäftsjahr 2012 wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 rückwirkend angepasst.

<sup>5)</sup> Die Werte für das Geschäftsjahr 2013 wurden aufgrund von IFRS 11 rückwirkend angepasst.

<sup>6)</sup> Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik rückwirkend angepasst.



	2014 <sup>6)</sup>	2013 <sup>5)</sup>	2012 <sup>4)</sup>	2011	2010 <sup>3)</sup>	2009	2008
	0,6	1,8	4,3	1,6	4,3	- 0,6	2,9
	2,0	3,6	6,4	3,3	5,7	1,4	4,9
	1,9	5,3	25,6	0,0	13,7	- 0,4	8,4
	4,5	8,9	26,8	5,5	13,6	- 2,2	11,1
	13,2	21,0	16,9	28,6	28,4	23,5	29,4
	264,2	105,0	161,1	55,9	50,0	79,1	34,5
	11,2	5,8	6,8	8,3	5,4	8,3	- 0,6
	71,3	131,7	120,5	92,0	131,7	86,4	114,9
	20,8	37,0	34,4	49,7	59,7	38,1	97,0
	6,6	11,0	9,7	8,8	11,9	8,9	10,0
	- 2,7	- 1,3	0,0	- 0,3	0,5	- 0,1	- 0,6
	72,9	66,7	65,8	66,3	64,7	67,1	66,8
	51,4	52,6	54,2	54,4	53,9	54,2	58,9
	118.973	117.414	118.368	119.084	117.066	112.320	108.123
	252.251	255.736	254.587	241.292	226.018	198.384	229.757
	24,4	24,5	22,4	23,2	24,5	26,9	22,9
	106,0	104,6	103,6	100,6	92,7	77,3	70,5
	268.104	262.682	260.169	258.263	234.377	208.226	195.431
	214.643	209.649	205.015	200.376	186.452	162.286	154.156
	80,1	79,8	78,8	77,6	79,6	77,9	78,9
	14.659	14.893	14.749	16.260	15.298	14.372	15.141
	10.249	10.285	10.240	10.861	10.429	8.706	9.510
	69,9	69,1	69,4	66,8	68,2	60,6	62,8
	1.001.961	1.028.260	1.067.362	1.050.728	1.008.988	899.928	830.832
	615	622	627	696	710	722	524

## 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): 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. 34 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. 107.

**Compliance** Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

**Directors' Dealings** Handel von Aufsichtsrats-, Vorstands- und Bereichsvorstandsmitgliedern oder deren Angehörigen mit Wertpapieren „ihres“ Unternehmens. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, diese Geschäfte zu melden, wenn die Geschäfte einen Betrag von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten.

**Dividendenrendite** Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

**Dynamische Tilgungsquote** Finanzkennzahl, die dem Verhältnis von adjustiertem operativen Cashflow zur Nettokreditverschuldung und Pensionen entspricht. ➔ S. 40. Bei Erreichen des Zielwerts von mindestens 60 Prozent werden die vergleichbaren Zielgrößen der Ratingagenturen für ein Investment Grade Rating nachhaltig erfüllt.

**Earnings After Cost of Capital – EACC** Führende Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Sie errechnet sich aus dem EBIT erhöht um Zinserträge auf Liquidität abzüglich 25 Prozent Steuern und Kapitalkosten. Ein positives EACC bedeutet, dass das Unternehmen in einem Geschäftsjahr Wert geschaffen hat. ➔ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 16 ff.

**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/Nettoliiquidität** 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

<b>G01</b> Anteil der Geschäftsfelder am Konzernumsatz	U3*
--	-----

#### Lufthansa Aktie

<b>G02</b> Kursverlauf der Lufthansa Aktie 2017	10
<b>G03</b> Analystenempfehlungen	10
<b>G04</b> Aktionärsstruktur nach Nationalitäten	10

#### Grundlagen des Konzerns

<b>G05</b> Struktur Lufthansa Group	13
<b>G06</b> Ziel: Nummer Eins für Aktionär, Kunde, Mitarbeiter und Partner	14
<b>G07</b> Finanzstrategie	16
<b>G08</b> Entwicklung Adjusted ROCE und EACC	17
<b>G09</b> Entwicklung der Beschäftigten	24
<b>G10</b> Mitarbeiter nach Regionen	25

#### Wirtschaftsbericht

<b>G11</b> Preisentwicklung Brent und Kerosin	27
<b>G12</b> Entwicklung Adjusted EBIT je Quartal	30
<b>G13</b> Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	36
<b>G14</b> Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen	37
<b>G15</b> Cashflow und Investitionen	37
<b>G16</b> Bilanzstruktur	39

#### Geschäftsfelder

<b>G17</b> Network Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	45
<b>G18</b> Zielorte Lufthansa Cargo Frachterflotte	54
<b>G19</b> Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	55
<b>G20</b> Standorte Lufthansa Technik	57
<b>G21</b> Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	58
<b>G22</b> Standorte LSG Group	60
<b>G23</b> Catering: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	61

#### Chancen- und Risikobericht

<b>G24</b> Risikomanagement bei der Lufthansa Group	65
<b>G25</b> Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken	66
<b>G26</b> Ölpreisszenario Lufthansa Group 2017	71
<b>G27</b> Lufthansa Hedging-Politik	71

#### Prognosebericht

<b>G28</b> Entwicklung Branchennettoergebnis	79
--	----

#### Corporate Governance

<b>G29</b> Ausschüsse des Aufsichtsrats	85
---	----

#### Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht

<b>G30</b> Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren	203
<b>G31</b> Vier Säulen für den Klimaschutz	205
<b>G32</b> Maßnahmen für aktiven Schallschutz	206

### Tabellen

#### Kennzahlen

<b>T001</b> Kennzahlen Lufthansa Group	U2*
<b>T002</b> Network Airlines	U3*
<b>T003</b> Point-to-Point Airlines	U3*
<b>T004</b> Logistik	U4*
<b>T005</b> Technik	U4*
<b>T006</b> Catering	U4*

#### Lufthansa Aktie

<b>T007</b> Kennzahlen zur Lufthansa Aktie	9
<b>T008</b> Daten zur Lufthansa Aktie	11

#### Grundlagen des Konzerns

<b>T009</b> Berechnung Adjusted ROCE, EACC und Kapitalkosten	17
<b>T010</b> Adjusted ROCE und EACC je Geschäftsfeld	17
<b>T011</b> Entwicklung der Ratings	18
<b>T012</b> Lufthansa Bewertung durch die Ratingagenturen	19
<b>T013</b> Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	19
<b>T014</b> Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen	21
<b>T015</b> Flottenbestellungen Lufthansa Group	21
<b>T016</b> Mitarbeiter zum 31.12.2017	24

#### Wirtschaftsbericht

<b>T017</b> Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	26
<b>T018</b> Währungsentwicklung	26
<b>T019</b> Zinsentwicklung	26
<b>T020</b> Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2017	28
<b>T021</b> Umsatz und Erträge	32
<b>T022</b> Aufwendungen	33
<b>T023</b> Überleitung Ergebnisse	35
<b>T024</b> Ergebnisstruktur Lufthansa Group	35
<b>T025</b> Entwicklung von Ergebnissen und Dividende	36
<b>T026</b> Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group	38
<b>T027</b> Entwicklung von Ergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite	39
<b>T028</b> Berechnung Nettokreditverschuldung	40
<b>T029</b> Zielerreichung und Entwicklung wesentliche KPIs	40
<b>T030</b> Zielerreichung operative Kennzahlen Passagier-Airlines	41
<b>T031</b> Zielerreichung Umsatz und Ergebnis	41

#### Geschäftsfelder

<b>T032</b> Kennzahlen Network Airlines	43
<b>T033</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete Network Airlines	44
<b>T034</b> Aufwendungen Network Airlines	45
<b>T035</b> Kennzahlen Lufthansa German Airlines	46
<b>T036</b> Kennzahlen SWISS	48
<b>T037</b> Kennzahlen Austrian Airlines	49
<b>T038</b> Kennzahlen Point-to-Point Airlines	50
<b>T039</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete Point-to-Point Airlines	51
<b>T040</b> Kennzahlen Logistik	53
<b>T041</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo	54
<b>T042</b> Aufwendungen Logistik	55
<b>T043</b> Kennzahlen Technik	56
<b>T044</b> Aufwendungen Technik	58
<b>T045</b> Kennzahlen Catering	59
<b>T046</b> Aufwendungen Catering	61
<b>T047</b> Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	62

#### Chancen- und Risikobericht

<b>T048</b> Top-Risiken Lufthansa Group	67
---	----

#### Prognosebericht

<b>T049</b> Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Prognose 2017 bis 2021 gegenüber Vorjahr	78
<b>T050</b> Prognose operative Kennzahlen Passagier-Airlines	81
<b>T051</b> Prognose Umsatz und Ergebnis	81
<b>T052</b> Prognose strategische Finanzkennzahlen	82

#### Corporate Governance

<b>T053</b> Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2017/2016	89
<b>T054</b> Aktienprogramme	90
<b>T055</b> Wertentwicklung Aktienprogramme	90
<b>T056</b> Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS	91
<b>T057</b> Gewährte Zuwendungen	92 f.
<b>T058</b> Zufluss	93
<b>T059</b> Vergütungen Aufsichtsrat	94

#### Erläuterungen zum Einzelabschluss

<b>T060</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG	97
<b>T061</b> Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	98
<b>T062</b> Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	99

#### Konzernabschluss

<b>T063</b> Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	102
<b>T064</b> Konzern-Gesamtergebnisrechnung	103
<b>T065</b> Konzernbilanz – Aktiva	104
<b>T066</b> Konzernbilanz – Passiva	105
<b>T067</b> Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	106
<b>T068</b> Konzern-Kapitalflussrechnung	107

#### Allgemeine Angaben

<b>T069</b> IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2017)	108
<b>T070</b> IFRS-Verlautbarung (durch EU übernommen)	108
<b>T071</b> IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)	111
<b>T072</b> Wechselkurse	112
<b>T073</b> Nutzungsdauern für Sachanlagen	113

#### Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

<b>T074</b> Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen	119
<b>T075</b> Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen	119
<b>T076</b> Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	120
<b>T077</b> Sonstige betriebliche Erträge	120
<b>T078</b> Materialaufwand	121
<b>T079</b> Personalaufwand	121
<b>T080</b> Mitarbeiter	121
<b>T081</b> Abschreibungen	121
<b>T082</b> Sonstige betriebliche Aufwendungen	122
<b>T083</b> Beteiligungsergebnis	122
<b>T084</b> Zinsergebnis	122
<b>T085</b> Übrige Finanzposten	123
<b>T086</b> Ertragsteuern	123
<b>T087</b> Steuerüberleitungsrechnung	123
<b>T088</b> Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten	124
<b>T089</b> Ergebnis je Aktie	124

\* Umschlag vorne

**Erläuterungen zur Konzernbilanz**

**T090** Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer 125

**T091** Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2017/2016 126 f.

**T092** Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2017/2016 127 f.

**T093** Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2017/2016 128

**T094** Sonstige immaterielle Vermögenswerte 129

**T095** Flugzeuge und Reservetriebwerke 130

**T096** Übriges Sachanlagevermögen 131

**T097** Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen 131

**T098** Gemietete und vermietete Vermögenswerte 132

**T099** Fällige Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Stand 2017/2016 133

**T100** Fällige Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2017/2016 133

**T101** Erwartete Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2017/2016 133

**T102** Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen 134

**T103** Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei 134

**T104** Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei 134

**T105** Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen 135

**T106** Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen 135

**T107** Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen 135

**T108** Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen 135

**T109** Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere 136

**T110** Langfristige Ausleihungen und Forderungen 136

**T111** Vorräte 136

**T112** Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen 137

**T113** Eigen- und Fremdkapital 139

**T114** Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) 139

**T115** Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern 140

**T116** Leistungsorientierte Versorgungszusagen 142

**T117** Überleitung Finanzierungsstatus 143

**T118** Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen 143

**T119** Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens 143

**T120** Pensionsrückstellungen 144

**T121** Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pensionspläne 144

**T122** Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften 144

**T123** Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften 145

**T124** Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2017/2016 145

**T125** Zusammensetzung des Planvermögens 146

**T126** Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2017/2016 147

**T127** Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen 147

**T128** Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2017/2016 148 f.

**T129** Finanzierungsstand 149

**T130** Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2017/2016 150

**T131** Finanzschulden 31.12.2017/31.12.2016 150

**T132** Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten 150

**T133** Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten 151

**T134** Programme 2014, 2015, 2016 und 2017 Outperformance-Option Programm 2014 151

**T135** Performance-Option Programm 2015 152

**T136** Performance-Option Programm 2016 152

**T137** Performance-Option Programm 2017 152

**T138** Performance-Option Ergebnisse LH-Performance zum 31.12.2017/31.12.2016 152

**T139** Entwicklung des Optionsbestands 152

**T140** Beizulegende Zeitwerte der Aktienprogramme 153

**T141** Referenzpreis 153

**T142** Erwartete Volatilitäten 153

**T143** Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten 154

**T144** Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten 154

**Erläuterungen zur Segmentberichterstattung**

**T146** Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2017/2016 156 f.

**T147** Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2017/2016 158 f.

**T148** Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2017/2016 158 f.

**Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung**

**T149** Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen 160

**T150** Finanzschulden 160

**Sonstige Erläuterungen**

**T151** Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2017/31.12.2016 161

**T152** Nettoergebnis 2017/2016 161 f.

**T153** Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2017/31.12.2016 162

**T154** Finanzschulden 162

**T155** Vermögenswerte zum 31.12.2017/31.12.2016 163

**T156** Verbindlichkeiten zum 31.12.2017/31.12.2016 163

**T157** Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3 164

**T158** Aktiva 31.12.2017/31.12.2016 164 f.

**T159** Passiva 31.12.2017/31.12.2016 164 f.

**T160** Währungsexposure, Stand 2017 165

**T161** Investitionsexposure, Stand 2017 166

**T162** Sensitivitätsanalyse nach Währungen 166

**T163** Zinsexposure 166

**T164** Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau 167

**T165** Treibstoffexposure 167

**T166** Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises 167

**T167** Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 167

**T168** Auswirkung der Sicherungsgeschäfte auf Ergebnis und Anschaffungskosten 168

**T169** Derivative Finanzinstrumente Trading 168

**T170** Laufzeitanalyse der derivativen Finanzinstrumente 168

**T171** Laufzeitanalyse der nicht derivativen Finanzinstrumente 169

**T172** Maximales Kreditrisiko 169

**T173** Wertminderungen von Ausleihungen und Forderungen 169

**T174** Überfälligkeiten von Forderungen 169

**T175** Aufteilung Wertpapiere 169

**T176** Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital 170

**T177** Ratings der Vertragspartner – Kreditrisiko aus Sicherungsbeziehungen 170

**T178** Ratings der Vertragspartner – Kreditrisiko über GuV bilanziert 170

**T179** Haftungsverhältnisse 170

**T180** Honorar des Abschlussprüfers 173

**T181** Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers 173

**Zusammensetzung des Konzerns**

**T182** Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2017 bis 31.12.2017 175

**T183** Vermögenswerte und Schulden SN Airholding SA/NV 176

**T184** Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften 177

**T185** An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen 178 f.

**T186** Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen 179

**T187** Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen 179

**T188** Vorstandsvergütung (IFRS) 180

**T189** Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2017 189 ff.

**T190** Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2017 196

**T191** Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2017 196

**T192** Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2017 196

**T193** Übrige Anteile zum 31.12.2017 197 ff.

**Zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht**

**T194** GRI-Bezüge 214

**Weitere Informationen**

**T195** Zehn-Jahres-Übersicht 219 ff.

## Impressum

### Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG  
Linnicher Str. 48  
50933 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

### Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)  
Anne Katrin Brodowski  
Patrick Winter

### Fotos

Jens Görlich  
MO CGI GbR  
Oliver Rösler, Rödermark  
oro photography

### Kartografie (S.22/23)

© 2017, Franckh-Kosmos Verlags-GmbH & Co. KG,  
Stuttgart

### Konzept und Gestaltung



HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,  
Hamburg

### Druck

Krüger Druck+Verlag GmbH & Co. KG, Dillingen  
Gedruckt auf Circle Silk Premium White und Circle Offset  
Premium White, Papiere, die den Richtlinien des  
EU Eco-Labels entsprechen: EU Eco-Label: FR/11/003

Printed in Germany  
ISSN 1616-0231

### Zeichenerklärung

-  Querverweise
-  Internetverweise

## Kontakt

### Andreas Hagenbring

+49 69 696 – 28001

### Frédéric Depeille

+49 69 696 – 28013

### Phuc-Thi Thai

+49 69 696 – 28003

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

Geschäftsberichte in deutscher Sprache können  
über unseren Bestellservice im Internet –  
[www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations)  
– oder unter oben genannter Adresse  
angefordert werden.

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:  
[www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations)



Dieser Geschäftsbericht wurde klimaneutral gedruckt.  
Die verursachten Treibhausgasemissionen wurden durch  
entsprechende Klimaschutzmaßnahmen kompensiert.

## Finanzkalender 2018/2019

2018

- 15. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2017
- 26. April** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2018
- 8. Mai** Hauptversammlung
- 31. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2018
- 30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2018

2019

- 14. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2018
- 30. April** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2019
- 7. Mai** Hauptversammlung
- 30. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2019
- 29. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2019

### Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2017 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 informatischen 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](mailto:Investor.relations@dlh.de)

[lufthansagroup.com](http://lufthansagroup.com)  
[lufthansagroup.com/investor-relations](http://lufthansagroup.com/investor-relations)  
[lufthansagroup.com/verantwortung](http://lufthansagroup.com/verantwortung)