



Lufthansa

Jahresabschluss 2008

Unsere Stärken
im **Detail**



Inhalt

1	Deutsche Lufthansa AG Lagebericht
14	Deutsche Lufthansa AG Bilanz
16	Deutsche Lufthansa AG Gewinn- und Verlustrechnung
17	Deutsche Lufthansa AG Anlagenspiegel
18	Deutsche Lufthansa AG Anhang
34	Bestätigungsvermerk
36	Aufsichtsrat und Vorstand
38	Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder
39	Mandate der Vorstandsmitglieder
40	Impressum

Deutsche Lufthansa AG Lagebericht 2008

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

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

Infolge der Eintrübung des globalen Wirtschaftswachstums ist auch die Wachstumsdynamik im internationalen Luftverkehr im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Die Wachstumsdynamik im Passagierverkehr in Europa und Nordamerika – zu Beginn des Jahres noch sehr robust – ging im Jahresverlauf kontinuierlich zurück. Die asiatischen Märkte wurden zunächst durch verschiedene soziokulturelle Faktoren, wie das Erdbeben in China, die Tibet-Diskussion oder Visa-Restriktionen rund um die Olympischen Spiele, negativ beeinflusst. Darüber hinaus hinterließ auch hier der Rückgang der weltwirtschaftlichen Aktivität in der zweiten Jahreshälfte seine Spuren. Demgegenüber hält das Wachstum der Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten trotz der Turbulenzen an den Weltmärkten weiter an und folgt den umfangreichen Investitionen in Fluggerät und Flughafeninfrastruktur. Seitens der IATA wird für das Geschäftsjahr 2008 mit branchenweiten Verlusten in Höhe von 5 Mrd. USD gerechnet. Hierfür zeichneten die zu Beginn des Jahres stark

gestiegenen Ölpreise sowie die in der zweiten Jahreshälfte zunehmende Nachfrageschwäche verantwortlich.

Die Deutsche Lufthansa AG konnte trotz des schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Geschäftsjahr 2008 ihre Transportleistung erneut erhöhen. Erfreulich war auch die Entwicklung der Verkehrserlöse, die um 4,5 Prozent oder 611 Mio. EUR zunahmen. Gleichzeitig mussten aber für Treibstoff 1,2 Mrd. EUR mehr aufgewendet werden als im Vorjahr. Das betriebliche Ergebnis sank deutlich um 964 Mio. EUR auf –221 Mio. EUR. Nach Bereinigung um die in beiden Jahren wirksamen Sondereffekte ergibt sich eine Ergebnisverschlechterung von 509 Mio. EUR.

57 Millionen Passagiere befördert Lufthansa konnte im Geschäftsjahr 2008 die Zahl der beförderten Fluggäste um 1,2 Prozent auf 57 Millionen Passagiere steigern. Dabei wurden die Kapazitäten um insgesamt 4,9 Prozent ausgeweitet. Das Angebot traf zwar auf eine weiter steigende Nachfrage, so dass der Absatz um 3,5 Prozent zulegen konnte, das zusätzliche Angebot konnte jedoch nicht vollständig abgesetzt werden. Die Auslastung ging folglich um 1,1 Prozentpunkte auf 78,6 Prozent zurück. Schwerpunkt des Kapazitätsausbaus war in diesem Jahr das Verkehrsgebiet Südamerika. Im Verkehrsgebiet Nordamerika wurde die Kapazität ausgehend vom hohen Niveau des Vorjahres um 6,2 Prozent, im Verkehrsgebiet Nahost um 6,9 Prozent und im Verkehrsgebiet Afrika um 7,4 Prozent gesteigert.

Durchschnittserlöse leicht über Vorjahresniveau Auch im Jahr 2008 waren die Durchschnittserlöse stabil. Lufthansa gelang es, trotz des verstärkten Wettbewerbs den Yield pro verkauften Passagierkilometer (PKT) leicht zu steigern. Bei einem Absatzzuwachs von 3,5 Prozent erwirtschaftete das Unternehmen Verkehrserlöse in Höhe von 14,1 Mrd. EUR, das sind 4,5 Prozent mehr als vor einem Jahr. Die anderen Betriebserlöse liegen mit 269 Mio. EUR geringfügig über Vorjahresniveau. Insgesamt erreichten die Umsatzerlöse 14,4 Mrd. EUR und lagen damit 4,6 Prozent über dem Vorjahr.

Europa einschließlich Deutschland Im Verkehrsgebiet Europa (einschließlich Deutschland) flogen 43,9 Millionen Fluggäste mit Lufthansa, das waren 0,2 Prozent mehr als vor einem Jahr. Die Kapazitätsausweitung von 2,7 Prozent konnte nicht vollständig am Markt platziert werden. Infolgedessen sank die Auslastung um 1,4 Prozentpunkte auf 68,7 Prozent. Erfreulich verlief dagegen die Entwicklung der Verkehrserlöse, die gegenüber dem Vorjahr um 4,8 Prozent auf 6,7 Mrd. EUR gesteigert werden konnten. Im Gegensatz zum Vorjahr konnten auch die Durchschnittserlöse um 4,2 Prozent gesteigert werden.

Nordamerika Auf den Nordatlantikstrecken konnte Lufthansa die Zahl der beförderten Fluggäste bei gegenüber dem Vorjahr um 6,2 Prozent erhöhtem Angebot auf 6,1 Millionen Gäste steigern. Der Absatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Prozent. In der Folge sank der Sitzladefaktor leicht um 0,6 Prozentpunkte auf 84,5 Prozent. Obwohl die Verkehrserlöse um 4,2 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR anstiegen, sanken die Durchschnittserlöse um 1,2 Prozent gegenüber Vorjahr.

Südamerika Im Verkehrsgebiet Südamerika stieg die Zahl der Fluggäste um 7,9 Prozent auf 0,7 Millionen an. Der Absatz stieg gegenüber dem Vorjahr nochmals erheblich um 19,7 Prozent. Die um 19,5 Prozent ausgeweiteten Kapazitäten konnten somit vollständig abgesetzt werden. Der Sitzladefaktor stieg leicht um 0,2 Prozentpunkte auf 84,4 Prozent. Die Durchschnittserlöse sanken dagegen leicht gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozent.

Nahost Im Verkehrsgebiet Nahost stieg die Zahl der Fluggäste bei einer um 6,9 Prozent aufgestockten Kapazität um 3,9 Prozent auf 0,9 Millionen an. Der Absatz erhöhte sich um 4,4 Prozent. In der Folge erhöhten sich die Verkehrserlöse um 11,8 Prozent. Aufgrund der überproportionalen Kapazitätsausweitung sank der Sitzladefaktor um 1,7 Prozentpunkte gegenüber Vorjahr. Erfreulich war auch die Entwicklung der Durchschnittserlöse, die gegenüber Vorjahr um 7,2 Prozent anstiegen.

Afrika Im Verkehrsgebiet Afrika konnte Lufthansa die Zahl der beförderten Passagiere bei ebenfalls erhöhtem Angebot (+ 7,4 Prozent) um 7,9 Prozent erheblich steigern.

Der Absatz stieg ebenfalls deutlich um 7,7 Prozent an. In der Folge stieg auch die Auslastung um 0,3 Prozentpunkte. Die Durchschnittserlöse entwickelten sich gegenüber Vorjahr positiv (+3,8 Prozent) wie auch die Verkehrserlöse, die um 11,8 Prozent auf 514 Mio. EUR anstiegen.

Asien/Pazifik Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik konnte die Zahl der Fluggäste mit 4,2 Millionen gegenüber Vorjahr nahezu stabil gehalten werden (+0,7 Prozent). Der Kapazitätsausbau um 3,2 Prozent traf auf eine lediglich um 0,6 Prozent gewachsene Nachfrage. Der Sitzladefaktor lag so mit 82,6 Prozent um 2,1 Prozentpunkte unter dem des Vorjahres. Die Durchschnittserlöse lagen mit einem leichten Rückgang um 0,7 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die Verkehrserlöse bleiben jedoch mit 2,8 Mrd. EUR nahezu auf Vorjahresniveau.

Aufwands- und Ertragsentwicklung Während die betrieblichen Erträge insgesamt um 3,3 Prozent gesteigert werden konnten, erhöhten sich die betrieblichen Aufwendungen um 10,1 Prozent. Das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ging daher gegenüber dem Vorjahr deutlich um 964 Mio. EUR zurück und betrug insgesamt –221 Mio. EUR (Vorjahr: 743 Mio. EUR).

Bereinigt um die in beiden Geschäftsjahren im Ergebnis enthaltenen unterschiedlichen von Jahr zu Jahr stark schwankenden Effekte – hauptsächlich aus Veräußerungsvorgängen und aus Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen – verbleibt eine Ergebnisverschlechterung von 509 Mio. EUR.

Lufthansa konnte die Umsatzerlöse um 4,9 Prozent auf 14,4 Mrd. EUR steigern. Die sonstigen betrieblichen Erträge verzeichneten einen Rückgang auf 1,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,6 Mrd. EUR).

Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Wegfall der einmaligen Vorjahreseffekte aus der Zuschreibung auf den Buchwert der LSG Holding AG sowie den Verkauf der Anteile an der Thomas Cook AG zurückzuführen. Diese beiden besonderen Effekte des Vorjahres wurden zum Teil durch den Anstieg der Kursgewinne – im Wesentlichen aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt und der Stichtagskursbewertung – und zum Teil durch einen Anstieg der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen gemindert.

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen 16,1 Mrd. EUR und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Prozent. Ursache hierfür war im Wesentlichen die Zunahme des Materialaufwands um 1,2 Mrd. EUR.

Der Materialaufwand erreichte 9,9 Mrd. EUR und macht nun 61,5 Prozent der gesamten betrieblichen Aufwendungen aus (Vorjahr: 59,3 Prozent). Der Anstieg des Materialaufwands um 1,2 Mrd. EUR entfiel fast ausschließlich auf den Treibstoffaufwand, der um 40,2 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR stieg. Bereinigt um die Drohverlustrückstellungszuführung und die Abschreibung der Treibstoffprämien stieg der Treibstoffaufwand nur um 31,6 Prozent. Der bereinigte Anstieg ist zu 4,5 Prozent auf die Mengenentwicklung und zu 35,1 Prozent auf gestiegene USD-Treibstoffpreise zurückzuführen. Kostendämpfend wirkte sich die Schwäche des USD im Jahresdurchschnitt mit 8,0 Prozent aus.

Ohne das positive Preissicherungsergebnis von 418 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR) wäre der Treibstoffaufwand entsprechend höher ausgefallen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Prozent auf 5,8 Mrd. EUR.

Weiterhin stellen die Gebühren mit 2,4 Mrd. EUR die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Infolge des Anstiegs der Zahl der beförderten Passagiere sowie gestiegener Preise erhöhten sich die Flugsicherungsgebühren um 4,7 Prozent. Insgesamt ergab sich eine Zunahme der Gebührenposition um 2,2 Prozent.

Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen fielen mit 1,2 Mrd. EUR um 6,5 Prozent niedriger aus als im Vorjahr. Bereinigt um die Effekte aus der Aufwandsrückstellung für künftige Instandhaltungsmaßnahmen wäre der Aufwand um 10,5 Prozent höher als im Vorjahr ausgefallen.

Die überwiegend an die Regionalpartner im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts geschuldeten Charteraufwendungen lagen mit 1,1 Mrd. EUR um 0,1 Mrd. EUR über dem Vorjahr.

Für das Personal wendete Lufthansa im Geschäftsjahr 2008 insgesamt 2,7 Mrd. EUR auf, das waren 2,8 Prozent mehr als vor einem Jahr.

Bei einer im Jahresdurchschnitt wieder gestiegenen Personalzahl (+4,7 Prozent) stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter um 2,6 Prozent. Die Sozialabgaben erhöhten sich um 2,3 Prozent auf 260 Mio. EUR und die Aufwendungen für die Altersversorgung um 3,9 Prozent auf 541 Mio. EUR.

Die Abschreibungen gingen im Geschäftsjahr 2008 um 209 Mio. EUR bzw. 32,7 Prozent auf 429 Mio. EUR zurück. Im Vorjahr enthielten die Abschreibungen 172 Mio. EUR aus der Absenkung der Restwerte für Flugzeuge, die älter als 14 Jahre sind, von 10 auf 5 Prozent.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen 3,1 Mrd. EUR, sie lagen damit um 14,2 Prozent bzw. 382 Mio. EUR über dem Vorjahresbetrag. Ursache hierfür waren insbesondere die stark gestiegenen Kursverluste aus der Veränderung der Währungsrelationen. Der Anstieg wurde zum Teil von gesunkenen Verkaufsprovisionen und weiteren rückläufigen Positionen kompensiert.

Wieder positives Finanzergebnis Das Finanzergebnis liegt mit 618 Mio. EUR über dem Vorjahresergebnis von 489 Mio. EUR. Es setzt sich in 2008 aus einem positiven Beteiligungsergebnis von 779 Mio. EUR (Vorjahr: 469 Mio. EUR), einem positiven Zinssaldo von 77 Mio. EUR (Vorjahr: 31 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –238 Mio. EUR (Vorjahr: –11 Mio. EUR) zusammen.

Der Anstieg des Beteiligungsergebnisses ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass alle Tochtergesellschaften ein positives und – mit Ausnahme der Lufthansa Commercial Holding (–73 Mio. EUR) und der Lufthansa Technik AG (–56 Mio. EUR) – auch ein höheres Ergebnis als im Vorjahr abgeführt haben. Darüber hinaus wurde erstmals über die Air Trust AG eine Dividende der Swiss International Airlines AG in Höhe von 211 Mio. EUR vereinbart.

Der Zinssaldo betrug im Geschäftsjahr 2008 77 Mio. EUR (Vorjahr: 31 Mio. EUR). Die höheren Zinserträge wurden im Wesentlichen aus an verbundene Unternehmen gewährten Darlehen erzielt.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen lagen mit –238 Mio. EUR um 227 Mio. EUR über Vorjahresniveau. Diese Entwicklung ist insbesondere auf Wertberichtigungen von Finanzanlagen in Höhe von insgesamt 224 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) zurück zu führen, darunter 146 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der LSG Holding AG, 42 Mio. EUR auf eine langfristige Zinsforderung an die LSG Sky Chefs Inc. und 16 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der British Midland plc.

Finanzergebnis und betriebliches Ergebnis addieren sich zu einem Vorsteuergewinn von 397 Mio. EUR (Vorjahr: 1.232 Mio. EUR).

Dividendenzahlung vorgeschlagen Nach Abzug von Steuern in Höhe von –121 Mio. EUR erwirtschaftet die Deutsche Lufthansa AG im Jahr 2008 einen Jahresüberschuss von 276 Mio. EUR. Nach Entnahme von 44 Mio. EUR aus den freien Gewinnrücklagen, weist das Unternehmen einen Bilanzgewinn von 320 Mio. EUR aus. Er soll zur Zahlung einer Dividende von 0,70 EUR je Stückaktie verwendet werden. Vorstand und Aufsichtsrat werden der 56. Hauptversammlung am 24. April 2009 einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten.

Operativer Cashflow bei 402 Mio. EUR Der operative Cashflow, definiert als Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, erreichte 0,4 Mrd. EUR und liegt damit 70,1 Prozent unter dem des Vorjahres (1,3 Mrd. EUR).

Lufthansa hat im Geschäftsjahr 2008 wieder 823 Mio. EUR (Vorjahr: 612 Mio. EUR) in Flugzeuge und Anzahlungen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 468 Mio. EUR auf Anzahlungen. Investitionen in Finanzanlagen von 1,0 Mrd. EUR wurden im Wesentlichen aus der Rückzahlung in Vorjahren gewährter Ausleihungen sowie vereinnahmter Dividenden finanziert. Außerdem hat Lufthansa zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter wieder flüssige Mittel in Höhe von 199 Mio. EUR langfristig an den Lufthansa Pension Trust zur Anlage in verschiedene Renten- und Aktienfonds übertragen. Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um 260 Mio. EUR. Insgesamt ergab sich aus getätigten Investitionen, Einnahmen aus Anlagenabgängen sowie Verkäufen von Wertpapieren ein Mittelabfluss von 644 Mio. EUR. Bei einem operativen Cashflow von 0,4 Mrd. EUR und Bruttoinvestitionen von 1,8 Mrd. EUR sinkt die Innenfinanzierungsquote deutlich auf nunmehr 21,8 Prozent (Vorjahr: 45,2 Prozent).

Bilanzsumme leicht erhöht Die Bilanzsumme erhöhte sich um 2,0 Prozent oder 342 Mio. EUR auf 17,1 Mrd. EUR. Bei einem Anstieg des Anlagevermögens um 2,1 Mrd. EUR, nahm das Umlaufvermögen einschließlich des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens um 1,8 Mrd. EUR ab. Das Finanzanlagevermögen wuchs um insgesamt 1,9 Mrd. EUR. Dabei standen den Zugängen aus der Einbringung des Lufthansa Strategy Fonds in die Lufthansa SICAV-FIS (1.522 Mio. EUR), der weiteren Dotierung in den Lufthansa Pension Trust (199 Mio. EUR), der Erhöhung der Ausleihungen an verbundene Unternehmen (524 Mio. EUR) sowie der erstmaligen Erfassung des Anteils an der Jetblue Airways Corporation (214 Mio. EUR) Rückgänge bei Ausleihungen an verbundene Unternehmen (366 Mio. EUR) sowie Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der LSG Holding AG (146 Mio. EUR) und der British Midland plc (16 Mio. EUR) gegenüber.

Im Wesentlichen aufgrund der Einbringung des Lufthansa Strategy Fonds in die Lufthansa SICAV-FIS verzeichneten die flüssigen Mittel und Wertpapiere einen Rückgang von insgesamt 1,8 Mrd. EUR.

In der Bilanzstruktur ergab sich daraus eine deutliche Verschiebung zugunsten des Anlagevermögens, das nunmehr 84,0 Prozent der Bilanzsumme ausmacht (Vorjahr: 73,1 Prozent).

Auf der Passivseite hat das Eigenkapital aufgrund des gesunkenen Jahresüberschusses um 296 Mio. EUR abgenommen und beträgt nunmehr 3,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,1 Mrd. EUR).

Die Eigenkapitalquote fiel um 2,2 Prozentpunkte auf 22,3 Prozent.

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital erhöhte sich um 170 Mio. EUR ist.

Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme sank infolgedessen leicht um 0,3 Prozentpunkte und beträgt nunmehr 64,0 Prozent (Vorjahr: 64,3 Prozent). Das Anlagevermögen ist zu 76,2 Prozent (Vorjahr: 88,0 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

Die bilanzielle Nettoverschuldung beträgt 224 Mio. EUR (Vorjahr: Nettovermögen von 292 Mio. EUR¹⁾). Unter Berücksichtigung des Barwertes der ausstehenden, nicht bilanzierten Finanz-Leasingraten, ergibt sich eine erhöhte Nettoverschuldung von 263 Mio. EUR (Vorjahr: Nettovermögen von 245 Mio. EUR¹⁾).

Angaben gemäß § 289 Abs. 2 Nr. 5 HGB und § 289 Abs. 4 HGB

Grundzüge des Vergütungssystems Die Vorstandsvergütung setzt sich aus einer Grundvergütung und einer variablen Vergütung, die sich nach der Entwicklung des operativen Ergebnisses richtet, zusammen. Ferner wird den Vorstandsmitgliedern die Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte ermöglicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste und eine variable Vergütung. Die variable Vergütung ist abhängig von der für das Geschäftsjahr gezahlten Dividende. Die Details zur Vergütung der Organe sind im Jahresabschluss der Lufthansa AG (Erläuterung 26) dargestellt.

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.172 Mio. EUR und ist in 457.937.572 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung zur Übertragung der Aktien nur verweigern, wenn zu befürchten ist, dass durch die Eintragung des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Jede Namensaktie gewährt eine Stimme. Die Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und

der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen Damit die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung nach Europarecht und die Luftverkehrsrechte zum Anflug internationaler außereuropäischer Ziele gewahrt wird, darf der Anteil ausländischer Aktionäre 50 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft nicht übersteigen. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 Prozent, so wird die Deutsche Lufthansa gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 Aktiengesetz in die Lage versetzt, eigene Aktien zu erwerben, um eine drohende Überfremdung abzuwehren.

Mit Erreichen eines Ausländeranteils von 45 Prozent im Aktienregister ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 Prozent zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG i.V.m. § 4 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50 Prozent-Grenze, hat die Gesellschaft das Recht, die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister zu verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft).

Sollte gleichwohl der 50-prozentige Anteil ausländischer Aktionäre überschritten werden, ist die Deutsche Lufthansa befugt, zuletzt eingetragene Aktionäre zur Veräußerung ihrer Aktien aufzufordern und, wenn die Aktionäre dieser Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachkommen, nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären (§ 5 LuftNaSiG).

Am 31. Dezember 2008 waren im Aktienregister der Deutschen Lufthansa AG 22,6 Prozent Aktionäre eingetragen, die als Personen nicht die deutsche Staatsbürgerschaft bzw. als Unternehmen ihren Sitz nicht in Deutschland hatten.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben das Vorstandsmitglied und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit dem Kontrollwechsel zu kündigen. Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages. Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze (Erläuterung 26) nicht übersteigen.

¹⁾ Der Systematik des Berichtsjahres angepasst.

Befugnisse des Vorstands (Aktienrückkauf, Aktienemission) Die Deutsche Lufthansa verfügt über ein genehmigtes Kapital in Höhe von bis zu 225 Mio. EUR: Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 25. Mai 2005 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 24. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 200 Mio. EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. Juni 2004 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 15. Juni 2009 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um bis zu 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Der Vorstand wurde ferner ermächtigt, bis zum 16. Mai 2011 Wandel-, Options- oder Gewinnschuldverschreibungen – oder Kombinationen hieraus – bis zu einem Gesamtnennbetrag von 1,5 Mrd. EUR zu begeben und das Grundkapital in diesem Zusammenhang um bis zu 117.227.520 EUR durch Ausgabe von bis zu 45.792.000 neuen Aktien (rund 10 Prozent) zu erhöhen (bedingtes Kapital II). Es besteht weiterhin noch bedingtes Kapital zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97.644.615,68 EUR durch Ausgabe von 38.142.428 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien (bedingtes Kapital I).

Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2008 bis zum 28. Oktober 2009 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. 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 dem Erwerb eigener Aktien sind im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG (Erläuterung 9) zu finden.

Bedeutende Aktionäre Gemäß der der Gesellschaft am 7. Juli 2006 zugegangenen Mitteilung werden 10,56 Prozent der Stimmrechte von der AXA S.A., Paris gehalten, davon 10,09 Prozent von der US-amerikanischen Tochtergesellschaft AllianceBernstein L.P.

Ernennung/Abberufung von Vorstandsmitgliedern und Satzungsänderungen Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt ihre Zahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit

von mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement System Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Deutsche Lufthansa AG sowohl unternehmerischen als auch branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Kapazitäts- und Auslastungsrisiken, Strategierisiken, politische Risiken, operationelle Risiken, Beschaffungsrisiken, tarifpolitische Risiken, Informatikrisiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Mit unseren stets auf dem aktuellen Stand gehaltenen Managementsystemen erkennen wir frühzeitig Risiken und Chancen und richten unser Handeln danach aus. Diese bewährte Risikostrategie erlaubt es uns, günstige Geschäftsgelegenheiten zu nutzen, solange ein marktgerechtes Rendite-Risiko-Verhältnis realisiert werden kann und die Risiken im Rahmen der Wertschaffung angemessen und tragbar sind.

Chancen und Risiken bewusst zu steuern, ist integraler Bestandteil der Führung und der Entscheidungen im Unternehmen. Es gibt daher keine eigenständige Aufbauorganisation für das Risikomanagement. Das System, mit dem Risiken früh erkannt und gemanagt werden, besteht aus mehreren Bausteinen. Diese Module sind systematisch verknüpft und in die Organisation eingebettet. Eine Ausnahme von diesem Prinzip besteht hinsichtlich der Organisation des Managements von Finanzrisiken. Im Gegensatz zum allgemeinen operativen bzw. strategischen Risikomanagement wird diese Verantwortung zentral wahrgenommen. Nur so lässt sich sicherstellen, dass diese homogenen Risiken gesamthaft erkannt und mit der erforderlichen Kompetenz wirtschaftlich verantwortungsvoll gesteuert werden. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocollings sind hier streng getrennt und in eigenständigen Organisationseinheiten angesiedelt. Das Risikomanagement-System für Finanzinstrumente ist Teil des zentralen Finanzmanagements.

Der Risikomanagement-Ausschuss (RMA) stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Risiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg erkannt und bewertet werden. Der RMA ist dafür verantwortlich, das System des Risikomanagements weiterzuentwickeln und dessen Effektivität und Effizienz ständig zu verbessern. Als wichtiges Instrument steht dem RMA dabei die Risikolandkarte zur Verfügung. Sie dokumentiert alle wesentlichen Risiken, die das Ergebnis und den Bestand des Unternehmens gefährden könnten sowie alle Instrumente für deren Management. Als wesentlich gelten solche Risiken, die einen Schaden von mindestens einem Drittel des Ergebnisses verursachen können, das zum Werterhalt notwendig ist.

Die Risikolandkarte wird regelmäßig aktualisiert und orientiert sich in ihrer Struktur am Prozess des Risikomanagements: Identifikation, Steuerung, Kommunikation und Kontrolle. Lufthansa wendet beim Risikomanagement konzern einheitliche Standards an. In diesem Zusammenhang wur-

den 2008 konzernweit gültige Definitionen veröffentlicht, um das gemeinsame Verständnis im Lufthansa Konzern zum Risikomanagement weiter zu fördern. Darüber hinaus werden in allen Geschäftsfeldern Risikomanagementbeauftragte durch die jeweiligen Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften ernannt. Diese sind für die Umsetzung der Konzernrichtlinie in ihren jeweiligen Gesellschaften verantwortlich und stehen in engem, regelmäßigen Kontakt zum RMA.

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

Mit dem etablierten und quartalsweise erscheinenden Chancen- und Risikobericht verfolgen wir das gesamte Jahr hindurch die identifizierten Chancen und Risiken mit Bezug zum geplanten Ergebnis. Um das Augenmerk auf die wichtigsten Risiken zu legen, werden die potenziellen Planabweichungen von den Risikoverantwortlichen quantifiziert. Zusätzlich ist die Diskussion der Chancen und Risiken weiterhin fester Bestandteil der regelmäßigen Gespräche des Konzerncontrollings mit den Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus erörtern wir Chancen und Risiken in separaten Gesprächen mit den Risikoträgern. Der Fokus liegt dabei auf der Identifikation des Handlungsbedarfs bzw. des Umsetzungsstands der ergriffenen Maßnahmen zur systematischen Steuerung der identifizierten Chancen und Risiken.

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

Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

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

Für 2009 wird infolge der weltwirtschaftlichen Entwicklung erstmals seit 2001 in Europa, Nordamerika und Japan nicht mit einem Wachstum der Wirtschaftsleistung, sondern mit einem Rückgang gerechnet. Dieser wird sich auch auf den Luftverkehr auswirken. Dementsprechend rechnet auch Lufthansa für das Jahr 2009 mit einem Rückgang des Passagieraufkommens.

Lufthansa reagiert auf die erwarteten Veränderungen mit einer flexiblen Anpassung des Flugplanangebotes in allen betroffenen Märkten. Bereits zum Winterflugplan

2008/09 wurde das Angebot in mehreren Schritten reduziert, weitere Anpassungen werden wir bei Bedarf vornehmen.

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

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

In diesem Wettbewerbsumfeld spielen Allianzen und tiefer gehende Kooperationen eine zunehmend wichtige Rolle. Die Star Alliance ist nach wie vor das führende Bündnis mit dem breitesten Angebot. Lufthansa ergänzt das weltweite Angebot der Star Alliance insbesondere dadurch, dass sie gezielt regionale Kooperationen entwickelt.

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

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

Entscheidend im Wettbewerb ist zudem die ständige Verbesserung der Kostenstruktur. Ihr entsprechen wir so-

wohl strukturell durch eine stetige Erhöhung der Kostenflexibilität und im Rahmen der Konzerninitiative „Upgrade to Industry Leadership“ als auch akut durch die bedarfsgerechte Einführung von Ergebnissicherungsprogrammen.

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

Neue Gesetze und Änderungen im nationalen und internationalen Regelwerk wirken sich ebenfalls entscheidend darauf aus, wie sich der Geschäftserfolg von Lufthansa zukünftig entwickeln wird. Verkehrsrechte, Sicherheitsbestimmungen, Regelungen im Bereich Compliance sind dabei genauso wichtig wie Vorschriften zu Steuern, Kapitalmarkt- und Kartellrecht. Lufthansa hat über die bestehenden Regelungen hinaus ein Compliance Programm etabliert, dessen Ziel es ist, die Mitarbeiter vor Gesetzesverstößen zu bewahren und sie dabei zu unterstützen, Gesetze richtig anzuwenden. Es setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity und Corporate Compliance zusammen.

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

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

Außerdem kann eine restriktivere Nachtflugregelung am Flughafen Frankfurt die Ergebnisentwicklung und Wachstumsperspektiven an diesem Drehkreuz negativ beeinflussen. Für eine wirtschaftliche und bedarfsgerechte

Nutzung der Kapazitäten ist eine praktikable Regelung am Flughafen Frankfurt unabdingbar. Die Planfeststellung zum Kapazitätsausbau des Flughafens ist Ende 2007 beschlossen worden. Danach können die Kapazitäten substantiell erweitert werden. Im Planfeststellungsbeschluss sind für Homebase Carrier im Jahresdurchschnitt maximal 150 Flugbewegungen pro Nacht, davon mit Vorrang für Fracht nur maximal 17 in der Zeit von 23 bis 5 Uhr zugelassen. Im Januar 2009 hat der VGH Kassel die Eilanträge gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen. In der Begründung hat das Gericht deutlich gemacht, dass die Nachtflugregelung der rechtlichen Überprüfung nach, am Ende nicht standhalten werde.

Lufthansa hat Anfang 2008 gegen die restriktive Nachtflugregelung Klage erhoben. Über den Ausgang der Verfahren lässt sich derzeit keine belastbare Aussage treffen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die von Lufthansa favorisierte sogenannte praktikable Nachtflugregelung nicht zur Umsetzung gelangt.

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

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

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

Zu den klassischen Personalrisiken gehören Akzeptanz- und Kostenrisiken im Rahmen tarifvertraglicher und betriebsverfassungsrechtlicher Vereinbarungen. Im Mittelpunkt hierbei stehen tarifliche Vergütungs- und Versorgungsregelungen. Die damit verbundenen kontinuierlichen anspruchsvollen Verhandlungen bergen Risiken, die durch Austarierung der unterschiedlichen Interessen im jeweiligen

wirtschaftlichen Umfeld zu minimieren sind. Dafür gibt es professionelle und erprobte Verhandlungs- und Bewertungsteams.

Zunehmend heterogene Mitarbeiterstrukturen und stärker auf Teilinteressen ausgerichtete kleinere Sozialpartner in Deutschland können Gefahren für das Zusammenwirken der Beschäftigten und die Kostenstrukturen im gewachsenen Konzern auslösen. Lufthansa begegnet diesen Risiken mit intensivem Sozialpartnerdialog, die Zusammenarbeit forcierenden Konzepten und aktiver Kommunikation innerhalb wie außerhalb des Unternehmens. Dennoch können auch für 2009 eine Eskalation von Tarifauseinandersetzungen bis hin zu Streikaktionen nicht ausgeschlossen werden. Neben der Schädigung des Images von Lufthansa als zuverlässigem Dienstleister bergen sie auch das Risiko von Erlösausfällen und Zusatzkosten. So wurde der wirtschaftliche Schaden der Streikaktionen in 2008 auf rund 100 Mio. EUR geschätzt.

Wettbewerb Die Lufthansa ist in wettbewerbsintensiven Märkten tätig. Dabei sind vielerorts zu beobachtende Subventionen geeignet, den Wettbewerb für Lufthansa gegebenenfalls nachteilig zu verzerren. Andere Wettbewerber entwickeln sich ihrerseits weiter und prägen beispielsweise mit neuen Geschäftsmodellen und günstigeren Kostenstrukturen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene den Markt. Die Lufthansa stellt sich darauf mit kundenorientierten und qualitativ hochwertigen Produkten und Dienstleistungen ein.

Erklärtes Ziel ist es, die Position als führender europäischer Premium Carrier mit globalem Angebot weiter zu stärken. Dies erfolgt zum einen, indem das Kurz- und Langstreckennetz mittelfristig ausgebaut wird. So wurde neben dem Aufbau von Interkontinentalverbindungen aus dem Einzugsgebiet Düsseldorf, im November 2008 mit „Lufthansa Italia“ eine neue Marke in Italien vorgestellt. Des Weiteren baut Lufthansa die Kooperation mit Partner aus. Mit Turkish Airlines und Egypt Air wurden in 2008 zwei neue Partner in den Star Alliance-Verbund aufgenommen und weitere Beitritte sind für 2009 bereits beschlossen. Darüber hinaus verfolgt Lufthansa eng die derzeitige Branchenkonsolidierung in Europa und entwickelt sich weiter zu einem Multi-Hub-/Multi-Brand-Unternehmensverbund.

Um besonders den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden nach komfortabler Beförderung zu entsprechen wird eine kontinuierliche Produktentwicklung an Bord und am Boden vorangetrieben. Dies umfasste in 2008 sowohl Produktverbesserungen im Premium-Bereich, als auch die Weiterentwicklung des Loungeproduktes. So wurde beispielsweise die Entwicklung eines neuen Lufthansa First Class Kabinenproduktes abgeschlossen und neue Senator- und/oder Business-Lounges eröffnet bzw. modernisiert.

Den besonderen Service für HONCircle-Mitglieder und First-Class-Gäste führen wir fort.

Zur weiteren Optimierung des Kundennutzens wird unter anderem das Basis-Angebot für das wachsende Kundensegment im unteren Preissegment über „BetterFly“ ausgebaut und – bereits seit November 2007 – das Economy Class Produkt der Langstreckenflotte durch die Installation von Inseat Screens aufgewertet.

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

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

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

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungen Die Lufthansa trägt als international tätiges Luftverkehrsunternehmen das Risiko aus der Änderung von Treibstoffpreisen, Zinsen und Devisenkursen.

Die grundsätzlich konservative Ausrichtung bei den Finanz- und Rohstoffrisiken spiegelt sich in einem systematischen Finanzmanagement wider. Dafür setzen wir geeignete Management- und Kontrollsysteme ein, mit denen wir die Risiken messen, steuern und überwachen. Dabei sind die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikoccontrollings organisatorisch strikt voneinander getrennt. Hierbei stützt sich Lufthansa auf interne Richtlinien, die vom Vorstand vorgegeben und ständig weiterentwickelt werden. Das Konzern-Finanzrisikoccontrolling und die Konzernrevision wachen darüber, dass die Richtlinien eingehalten werden.

Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Außerdem wird der Aufsichtsrat regelmäßig über die Risikopositionen informiert. Auskunft über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoffpreis-Sicherungsgeschäfte im Einzelnen gibt der Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (Erläuterung 14).

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

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich Lufthansa im Wesentlichen im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahler-Position. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hierbei das Britische Pfund und der Japanische Yen. Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure werden in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften schrittweise gesichert. Dabei liegt der durchschnittliche Sicherungsgrad bei 50 Prozent.

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 Prozent bei Vorstandsbeschluss gesichert. Der Sicherungsgrad kann angepasst werden, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlungsausgang wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 Prozent-Schritten erhöht, so dass der Sicherungsgrad am Ende 90 Prozent beträgt. Hierbei kommen neben Termingeschäften auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz.

Lufthansa verfolgt das Ziel, 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten variabel zu verzinsen. Damit wird sowohl der Zinsaufwand langfristig verringert, als auch die Ergebnisvolatilität reduziert. Zinsänderungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten sind daher bewusst nur zu 15 Prozent abgesichert. Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden grundsätzlich mittels Zins-/Währungsswaps zu 100 Prozent abgesichert.

Der jährliche Treibstoffverbrauch stellt mit 25,1 Prozent der betrieblichen Aufwendungen für Lufthansa eine wesentliche Aufwandsposition dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können somit das betriebliche Ergebnis erheblich beeinflussen. Lufthansa setzt daher eine regelbasierte Treibstoffpreis-Sicherung mit einem Zeithorizont von 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Die Sicherungen erfolgen überwiegend in Rohöl.

Zum Bilanzstichtag bestanden für 69,2 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2009 Rohöl-Preissicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Bei 57,7 Prozent des Bedarfs für das Jahr 2009 ist die Wirkung der Sicherung gegen einen extremen Preisanstieg infolge abgeschlossener Gegengeschäfte begrenzt. Für das Jahr 2010 bestanden zum Stichtag für 30,6 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen in Form von Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Bei 22,9 Prozent des Bedarfs für 2010 ist die Wirkung der Sicherung gegen einen extremen Preisanstieg infolge abgeschlossener Gegengeschäfte begrenzt.

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

Ein Rückgang der Treibstoffpreise weit unter das Preisniveau zum Ende des Geschäftsjahres 2008 würde den Aufwand der Lufthansa deutlich reduzieren. Die hiermit verbundene Ergebnisentlastung würde durch die im Rahmen der gewählten Sicherungsinstrumente verkauften Put-Optionen und reduzierten Treibstoffzuschläge jedoch teilweise wieder eingeschränkt.

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

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

Unter Wahrung dieser Liquiditätsreserve erfordert unsere Investitionsplanung die Aufnahme von Finanzmitteln. Die aktuelle internationale Finanzkrise belastet Banken und Investoren jedoch weltweit nachhaltig. Als Folge dessen ist eine allgemeine Verknappung und Verteuerung von Fremdkapital spürbar. Deshalb sind auch für Lufthansa Auswirkungen auf die Finanzierung nicht auszuschließen. Gleichwohl wird Lufthansa auf Grund ihrer Bonität und ihrer Position in der Branche weiterhin als bevorzugte Partnerin von Banken und Investoren angesehen.

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

In welchem Ausmaß die Kontrahentenlimits durch betehende Finanzmarktgeschäfte tatsächlich genutzt werden, ermitteln und berichten wir werktäglich. Werden Limits überschritten, wird ein Eskalationsprozess angestoßen und dabei entschieden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind.

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

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

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

voller Beweis der Notwendigkeit eines funktionierenden Risikomanagements.

Bei der operativen Liquidität erfolgt die Anlage gemäß Konzernfinanzrichtlinie. Die Anlagedauer erstreckt sich auf maximal 12 Monate. Mindestens 300 Mio. EUR müssen in Anlagen mit einer täglichen Verfügbarkeit investiert sein. Lufthansa nutzt in der operativen Liquidität im Wesentlichen täglich liquidierbare Geldmarktfonds, Tages- und Termingelder sowie kurzlaufende Wertpapiere (insbesondere Commercial Papers) von kreditwürdigen Emittenten. Die Anlagen müssen bei Kontrahenten erfolgen, die ein Rating von mindestens BBB vorweisen können. Nur 20 Prozent der Anlagen der operativen Liquidität dürfen bei Kontrahenten mit einem geringeren Rating als A- angelegt sein. Bei der Investition in Geldmarktfonds darf ein Anteil von 10 Prozent am Gesamtvermögen des Fonds nicht überschritten werden. Aufgrund einer strengen Überwachung der Anlagen wurde die operative Liquidität nicht durch die aktuelle Finanzmarktkrise in Mitleidenschaft gezogen.

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

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

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

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

Vorstand und Aufsichtsrat sind bei schuldhafter Verletzung ihrer Pflichten der Gesellschaft gegenüber zu Schadenersatz verpflichtet. Für beide Gremien wurde eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O) mit einem angemessenen Selbstbehalt abgeschlossen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Lufthansa Italia nimmt den Liniendienst auf Am 2. Februar hat Lufthansa Italia ihren Liniendienst aufgenommen. Die ersten beiden Airbus A319 verbinden seitdem Mailand mit Paris und Barcelona. Anfang März folgten mit Brüssel, Budapest, Bukarest und Madrid vier weitere Destinationen. Mit dem Start des Sommerflugplans 2009 werden darüber

hinaus noch Nonstop-Verbindungen nach London und Lissabon aufgenommen. Lufthansa nutzt damit die sich bietenden Chancen im interessanten norditalienischen Markt.

Tarifverhandlungen von UFO abgebrochen Mit Ablauf des Tarifvertrages zum 31. Dezember 2008 hat die Gewerkschaft UFO für die 14.000 Flugbegleiter der Lufthansa eine Erhöhung des Vergütungsvolumens um 15 Prozent gefordert. Das umfangreiche Angebotspaket der Lufthansa, das sich an dem im August erzielten Abschluss mit dem Lufthansa Bodenpersonal orientierte, umfasste eine Erhöhung des Vergütungsvolumens, eine Ergebnisbeteiligung und konkrete Verbesserungsvorschläge zu den Arbeitsbedingungen. Dennoch hat die Gewerkschaft die Verhandlungen abgebrochen und erste Warnstreiks durchgeführt. Deren Ausmaß blieb jedoch zunächst begrenzt.

Ausblick Die Weltwirtschaft hat sich in den letzten Monaten des Jahres 2008 stärker abgeschwächt als ursprünglich angenommen. Belastend wirken vor allem die ungünstigen Ertragsaussichten der Unternehmen und die anhaltende Krise im Finanzbereich, die eine zurückhaltende Kreditvergabe seitens der Banken und Vermögensverluste bei den privaten Haushalten zur Folge haben. Aufgrund der wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen dem Finanzsektor und dem realwirtschaftlichen Bereich wird vor diesem Hintergrund für die Weltwirtschaft im nächsten Jahr eine negative Entwicklung erwartet. Insgesamt wird für 2009 damit gerechnet, dass die weltwirtschaftliche Leistung um 0,5 Prozent abnimmt. Wirtschaftsfachleute sprechen von der schwersten Rezession seit Ende des zweiten Weltkriegs. Diese Entwicklung wird getrieben von einer Abwärtsdynamik in den Industrieländern, die sich auf die Schwellenländer ausdehnt. Stabilisierende Wirkungen sollen im Wesentlichen von den expansiven fiskalpolitischen Maßnahmen ausgehen, die in den Industrieländern, aber auch in Schwellenländern, wie zum Beispiel China, beschlossen wurden. Es wird jedoch nicht davon ausgegangen, dass sich die konjunkturelle Lage vor dem Ende des dritten Quartals 2009 wieder verbessert.

Für die USA wird eine Rezession erwartet. Dabei wird die wirtschaftliche Entwicklung vom weiteren Verlauf der Finanz- und Immobilienkrise sowie von den beschlossenen und noch geplanten Konjunkturprogrammen abhängen. Der private Konsum dürfte stark zurückgehen. Dämpfend wirkt vor allem, dass sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt zunehmend verschlechtert. Dies sorgt für negative Vermögenseffekte und eine steigende Sparquote. Angesichts der weltweiten konjunkturellen Abkühlung und eines stärker gewordenen Dollars wird die US-Industrie unter der nachlassenden internationalen Nachfrage leiden. Vor diesem Hintergrund wird damit gerechnet, dass in den USA die Wirtschaftsleistung 2009 um 2,5 Prozent zurückgeht.

Aufgrund des sehr schwachen weltwirtschaftlichen Umfelds und ihrer hohen Exportabhängigkeit wird sich die konjunkturelle Dynamik der Wirtschaft im asiatisch-pazifischen Raum 2009 weiter abkühlen. Insgesamt wird

ein Wachstum von nur 1,8 Prozent erwartet. In Japan wird der gestiegene Außenwert des Yen die Exporttätigkeit in 2009 zusätzlich merklich bremsen. Der private Konsum wird trotz finanzpolitischer Impulse diesen Trend nur in sehr geringem Umfang ausgleichen können. Die Wirtschaftsleistung wird deshalb in Japan 2009 voraussichtlich um 2,2 Prozent schrumpfen. Auch die chinesische Wirtschaft, die stark vom Export abhängt, wird 2009 deutlich weniger wachsen. Um den Exportrückgängen entgegenzuwirken, sind Maßnahmen ergriffen worden, mit denen die inländische Nachfrage angeregt werden soll. Neben geldpolitischen Maßnahmen werden vor allem die Investitionen in die Infrastruktur drastisch ausgeweitet. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Wirtschaft 2009 nur noch um 6,3 Prozent wachsen wird. Dies ist das niedrigste Niveau seit 1990.

Für Europa wird erwartet, dass das Bruttoinlandsprodukt 2009 um 1,7 Prozent schrumpfen wird. Diese Entwicklung wird maßgeblich durch stark rückläufige Investitionen und abnehmende Exporte beeinflusst werden. Auch für Deutschland wird mit einer Rezession und einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 2,2 Prozent gerechnet. Dies wäre der höchste Negativwert seit dem Rezessionsjahr 1993. Aufgrund ihrer hohen weltwirtschaftlichen Verflechtung ist die deutsche Wirtschaft besonders anfällig für außenwirtschaftliche Wechselagen. Dementsprechend schwer wiegt der erwartete Rückgang der Exporte. Die widrigen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden sich darüber hinaus auch auf die Investitionstätigkeit auswirken. Vom privaten Verbrauch sind ebenfalls keine nennenswerten Impulse zu erwarten. Um dem weltweiten Abschwung entgegenzuwirken, hat auch die Bundesregierung Konjunkturprogramme beschlossen, die in 2009 stabilisierend wirken sollen.

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

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

Angesichts dieser Entwicklung ist davon auszugehen, dass auf dem nordamerikanischen Markt, wie schon 2008 begonnen, die Kapazitäten weiter reduziert werden. In Asien und dem Mittleren Osten stehen umfassenden Kapazitätsan-

passungen jedoch umfangreiche Flugzeugneubestellungen entgegen. Aufgrund der Gefahr des Verlusts von Slots an den europäischen Hubs besteht auch in Europa die Gefahr, dass auf die nachlassende Nachfrage nicht mit einer entsprechenden Angebotsreduktion reagiert wird.

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

Lufthansa beobachtet die gegenwärtigen Entwicklungen genau und kann sich dank einer soliden Aufstellung in diesem unsicheren Umfeld selbstbewusst und vor allem auch selbstbestimmt bewegen. Dabei gilt es, sowohl operativ als auch strategisch mit der bestmöglichen Flexibilität zu agieren. Nur so kann den aktuellen und etwaig entstehenden weiteren Herausforderungen rechtzeitig begegnet werden. Doch die strukturellen Veränderungen in der Luftfahrtindustrie bieten auch Chancen. So ist in einem schwierigen Marktumfeld von einer Marktbereinigung und auch von einer weiter fortschreitenden Konsolidierung im europäischen Luftverkehrsmarkt auszugehen.

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

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

Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG 2008

Deutsche Lufthansa AG

Bilanz zum 31. Dezember 2008

Aktiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
Immaterielle Vermögensgegenstände		34	35
Flugzeuge		3 551	3 311
Übrige Sachanlagen		108	90
Finanzanlagen	4)	10 709	8 846
Anlagevermögen	3)	14 402	12 282
Vorräte	5)	23	22
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6)	535	570
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6)	1 509	1 447
Wertpapiere	7)	426	1 525
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	7)	218	903
Umlaufvermögen		2 711	4 467
Rechnungsabgrenzungsposten	8)	35	57
Bilanzsumme		17 148	16 806

Passiva			
in Mio. €	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
Gezeichnetes Kapital	9)	1 172	1 172
Kapitalrücklage	10)	857	857
Gewinnrücklagen	10)	1 466	1 510
Bilanzgewinn	28)	320	572
Eigenkapital		3 815	4 111
Rückstellungen	11)	9 061	8 562
Anleihen		599	599
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		472	380
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		673	834
Übrige Verbindlichkeiten		2 491	2 282
Verbindlichkeiten	12)	4 235	4 095
Rechnungsabgrenzungsposten		37	38
Bilanzsumme		17 148	16 806

Deutsche Lufthansa AG

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr 2008

in Mio. €	Anhang	2008	2007
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15)	14 133	13 522
Andere Betriebserlöse	16)	311	253
Umsatzerlöse		14 444	13 775
Sonstige betriebliche Erträge	17)	1 440	1 596
Materialaufwand	18)	- 9 899	- 8 671
Personalaufwand	19)	- 2 707	- 2 632
Abschreibungen	20)	- 429	- 637
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21)	- 3 070	- 2 688
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		- 221	+ 743
Beteiligungsergebnis	22)	+ 779	+ 469
Zinsergebnis	23)	+ 77	+ 31
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	24)	- 238	- 11
Finanzergebnis		+ 618	+ 489
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 397	+ 1 232
Steuern	25)	- 121	- 109
Jahresüberschuss	27)	+ 276	+ 1 123
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		+ 44	-
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen		-	- 551
Bilanzgewinn	27)	+ 320	+ 572

Deutsche Lufthansa AG

Anlagenspiegel 2008

		Entwicklung der Anschaffungswerte				Entwicklung der kumulierten Abschreibungen				Buchwerte		
in Mio. €	Stand 1.1.2008	Zugänge	Abgänge	Umb- chungen	Stand 31.12.2008	Stand 1.1.2008	Zugänge	Abgänge	Zuschrei- bungen	Umb- chungen	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	189	7	4	4	196	159	13	4	-	-	168	28
2. Geleistete Anzahlungen	7	5	2	- 4	6	2	-	2	-	-	-	6
	196	12	6	-	202	161	13	6	-	-	168	34
											35	35
II. Flugzeuge												
1. Flugzeuge mit Zubehör	10 555	355	78	259	11 091	8 290	398	68	-	-	8 620	2 471
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1 046	468	175	- 259	1 080	-	-	-	-	-	-	1 080
	11 601	823	253	-	12 171	8 290	398	68	-	-	8 620	3 551
											3 551	3 311
III. Übrige Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	119	1	5	11	126	77	6	4	-	-	79	47
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	145	14	11	-	148	112	12	10	-	-	114	34
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15	23	-	- 11	27	-	-	-	-	-	-	27
	279	38	16	-	301	189	18	14	-	-	193	108
											108	90
IV. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5 616	1 738	6	-	7 348	224	146	-	-	-	370	6 978
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2 408	524	366	-	2 566	244	57	4	-	-	297	2 269
3. Beteiligungen	767	215	-	-	982	135	16	-	-	-	151	831
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	66	4	17	-	53	3	2	-	-	-	5	48
6. Sonstige Ausleihungen	607	15	24	-	598	26	3	3	-	-	26	572
7. Vorfinanzierung von Mietobjekten	15	-	3	-	12	1	-	-	-	-	1	11
	9 479	2 496	416	-	11 559	633	224	7	-	-	850	10 709
											8 846	8 846
Summe Anlagevermögen												
	21 555	3 369	691	-	24 233	9 273	653	95	-	-	9 831	14 402
											14 402	12 282

Anhang der Deutschen Lufthansa AG 2008

1) Anwendung des HGB

Der Jahresabschluss der Lufthansa AG ist nach den Vorschriften des HGB und des AktG aufgestellt.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert und erläutert. Um die Aussagefähigkeit des Abschlusses zu erhöhen, wird über das gesetzliche Gliederungsschema hinaus der Posten Flugzeuge gesondert ausgewiesen.

2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet.

In Anlehnung an die Devisenkurse der internationalen Börsen werden monatlich für Fremdwährungen interne Verrechnungskurse im Voraus festgelegt, die als Basis der Umrechnung von Fremdwährungsposten in EUR im Buchungsmonat dienen.

Währungsforderungen/-verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie gegenüber verbundenen Unternehmen, liquide Mittel und Rückstellungen werden zum Stichtagskurs angesetzt. Für übrige Währungsforderungen/-verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Niederst-/Höchstwertprinzips durch den Vergleich von Anschaffungs- und Bewertungskurs sichergestellt.

Die Anschaffungskosten der im Ausland beschafften Anlagegüter – im Wesentlichen in US-Dollar fakturierte Flugzeuge – werden durch Umrechnung mit den im Zahlungszeitpunkt gültigen Verrechnungskursen ermittelt. Kursgesicherte Zahlungen werden im Rahmen von Bewertungseinheiten aktiviert/deaktiviert.

Immaterielle Vermögensgegenstände Erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte werden generell mit einem Abschreibungssatz von 20 Prozent belegt.

Sachanlagevermögen Die planmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden – abhängig von der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer – auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten errechnet.

Aufgrund geänderter Steuergesetzgebung werden ab 2008 geringwertige Wirtschaftsgüter bis 150 EUR im Zugangsjahr voll und solche bis 1 000 EUR über 5 Jahre abgeschrieben. Bisher galt eine einheitliche Grenze von 400 EUR.

Flugzeuge Neue Verkehrsflugzeuge werden über zwölf Jahre bis auf einen Restbuchwert von 15 Prozent abgeschrieben. Über die voraussichtliche Nutzungsdauer von zwölf Jahren hinaus genutzte Verkehrsflugzeuge werden seit dem Geschäftsjahr 2000 bis auf einen Restbuchwert von 10 Prozent abgeschrieben. Darüber hinaus werden über eine Nutzungsdauer von 14 Jahren hinaus genutzte Verkehrsflugzeuge ab dem Geschäftsjahr 2007 auf einen Restbuchwert von 5 Prozent abgeschrieben. Gebraucht erworbene Flugzeuge werden ohne Berücksichtigung von Restbuchwerten innerhalb von acht Jahren abgeschrieben. Die Abschreibung der Flugzeuge bei Zugängen bis einschließlich 2007 erfolgte grundsätzlich degressiv, bei Zugängen ab dem Geschäftsjahr 2008 in Anlehnung an die geänderten steuerlichen Abschreibungsregeln linear. Letzteres führte zu Minderabschreibungen in Höhe von 60 Mio. EUR.

Übrige Sachanlagen Für Gebäude wird eine Nutzungsdauer zwischen 20 und 50 Jahren zugrunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge bzw. einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis vierzehn Jahre abgeschrieben.

Ab dem Geschäftsjahr 1997 angeschaffte Betriebs- und Geschäftsausstattung wird degressiv abgeschrieben. Aufgrund geänderter Steuergesetzgebung erfolgte in 2008 die Umstellung auf die lineare Abschreibungsmethode. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf das Jahresergebnis sind von untergeordneter Bedeutung.

Finanzanlagen Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

Umlaufvermögen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungskosten bilanziert, Bestandsrisiken werden durch angemessene Abschläge berücksichtigt.

Wertpapiere werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

Beim übrigen Umlaufvermögen wird neben den erforderlichen Einzelwertberichtigungen aus erkennbaren Risiken dem allgemeinen Kreditrisiko durch eine pauschalierte Einzelwertberichtigung ausreichend Rechnung getragen.

Rückstellungen Die Rückstellungen für Pensionen werden zum Teilwert angesetzt, der nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der ab dem Geschäftsjahr 2005 gültigen Rechnungstabellen 2005 G und eines Rechnungszinssatzes von 5,25 Prozent ermittelt wird.

Der Wertansatz der übrigen Rückstellungen berücksichtigt alle erkennbaren Risiken auf der Grundlage vernünftiger kaufmännischer Beurteilung.

Verbindlichkeiten Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag bzw. ihrem Barwert passiviert.

Erläuterungen zur Bilanz Aktiva

3) Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2008 ist in einer gesonderten Übersicht dargestellt.

Neben den im Anlagenspiegel und in der Bilanz ausgewiesenen eigenen Flugzeugen wurde Fluggerät, teilweise mit Besatzung, erchartert.

Darüber hinaus sind von der Lufthansa AG langfristig vierzehn A340-600, drei A330-300, zwei A340-300, ein A321-200 und ein A319-112 geleast.

4) Finanzanlagen

Wesentliche Beteiligungen			
Gesellschaft	An- teile in %	Eigen- kapital in Mio. €	Ergebnis nach Steuern in Mio. €
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100	26	6 *
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100	159	154 *
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100	369	126 *
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu Isenburg	100	314	20 *
Lufthansa Systems AG, Kelsterbach	100	23	8 *
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt/Main	100	20	16 *
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100	142	59 *
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Köln	100	33	7 *
Eurowings Luftverkehrs AG, Nürnberg	100 ¹⁾	75	13 **
Air Dolomiti S.p.A.L.A.R.E., Ronchi dei Legionari	100	27	0 **
British Midland plc, Donnington Hall	30	28	4 ***
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Beijing	40	118	6 ***
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt	70	2 411	0 ***
Lufthansa SICAV-FIS, Luxemburg	100	1 521	-7 **
Swiss International Air Lines AG, Basel	100 ²⁾	1 406	299 **
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya	50	22	12 ***
Lufthansa Malta Holding Ltd., Malta	100	1 027	82 **

* Vor Gewinnabführung/Verlustübernahme

** vorläufiges Ergebnis IFRS

*** Geschäftsjahr 2007

¹⁾ Anteilsermittlung (100%) unter Hinzurechnung einer Call-Option, die das

Die vollständige Liste des Anteilsbesitzes wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

5) Vorräte

Vorräte		
in Mio. €	31.12.08	31.12.07
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14	10
Fertige Erzeugnisse und Waren	9	12
	23	22

6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
	31.12.08	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	31.12.07
in Mio. €			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	535	0	570
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	839	7	942
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	19	0	25
Sonstige Vermögensgegenstände	651	230	480
	2 044	237	2 017

7) Wertpapiere und flüssige Mittel

Die Kassen- und Bankbestände bestehen fast ausschließlich aus Guthaben bei Kreditinstituten. Verpfändete Termingelder und Bankguthaben in Höhe von 71 Mio. EUR werden ebenso wie Währungsguthaben, mit deren Transfer in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist und die mit einem angemessenen Abschlag versehen wurden, als sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen. Der Posten Wertpapiere enthält nur sonstige Wertpapiere, hierin enthalten sind Anteile an Geldmarktfonds in Höhe von 330 Mio. EUR.

8) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält Zinsen aus Finanzierungsleasingverträgen für Fluggerät von 14 Mio. EUR.

Erläuterungen zur Bilanz Passiva

9) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.172,3 Mio. EUR.

Das Grundkapital ist in 457.937.572 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

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

der Aktionäre ausgenommen werden. Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, im Falle der Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien insgesamt zehn von Hundert des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen und der Ausgabebetrag den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 17. Mai 2006 wurde der Vorstand bis zum 16. Mai 2011 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 117.227.520 EUR durch Ausgabe von bis zu 45.792.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

Im Rahmen der Ermächtigung vom 16. Juni 1999 hatte die Lufthansa AG mit Wirkung zum 4. Januar 2002 eine Wandelanleihe über 750 Mio. EUR begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750.000 Wandlungsrechte ausgegeben, die nach der Kapitalerhöhung in 2004 das Recht zur Wandlung in bis zu 37.764.350 Aktien der Lufthansa AG zu einem Kurs von 19,86 EUR verbriefen. Nach vorzeitiger Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2006 zu einem Gesamtbetrag von 699 Mio. EUR sowie der Ausübung von 309 Wandlungsrechten (15.558 Aktien) in 2006, weiteren 40 Wandlungsrechten (2.014 Aktien) in 2007 und einer Rückzahlung von Wandelanleihen zum 4. Januar 2008 zu einem Gesamtbetrag von 205 TEUR bestanden zum Bilanzstichtag noch 50.139 Wandlungsrechte, die das Recht zur Wandlung in bis zu 2.524.622 Aktien der Lufthansa AG zu einem Kurs von 19,86 EUR verbriefen.

Es besteht danach noch bedingtes Kapital (bedingtes Kapital I) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97.644.615,68 EUR durch Ausgabe von 38.142.428 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2008 wurde der Vorstand erneut bis zum 28. Oktober 2009 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. In derselben Hauptversammlung wurde die derzeit bestehende und bis zum 17. Oktober 2008 befristete Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien aufgehoben.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. Juni 2004 wurde der Vorstand ermächtigt, bis

zum 15. Juni 2009 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Im Geschäftsjahr 2008 hat die Lufthansa AG insgesamt 2.571.935 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 13,89 EUR erworben. Dies entspricht 0,56 Prozent vom Grundkapital.

Die Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.859.305 als Angebot an die Mitarbeiter der Lufthansa AG und 34 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2007 sowie als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2007 für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Lufthansa AG und 25 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 15,77 EUR.
- 707.383 als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2008 für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Lufthansa AG und 25 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 10,73 EUR

5.247 Aktien wurden zu einem Durchschnittskurs von 11,00 EUR wieder verkauft.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 14. Juli 2006 Die AXA Investment Managers Deutschland GmbH, Bleichstraße 2-4, 60313 Frankfurt, hat uns namens und mit Vollmacht der AXA S.A., Paris, 25 avenue Matignon, 75008 Paris, Frankreich, am 7. Juli 2006 mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein L.P., 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein Corporation, 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der Equitable Holdings, LLC, 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Equitable Life Insurance Company, 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Financial Services, LLC, 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA Financial, Inc., 1290 Avenue of the Americas, New York, NY 10019, USA, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,09 Prozent. Diese Stimmrechte sind gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil der AXA S.A., Paris, 25 avenue Matignon, 75008 Paris, Frankreich, hat am 3. Juli 2006 die Schwelle von 10 Prozent der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG überschritten und betrug 10,56 Prozent. Davon sind der AXA S.A. 10,50 Prozent gem. §§ 21 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 iVm § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG und weitere 0,06 Prozent gem. § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Hinweis: Die AXA S.A. Paris (Konzernmutter) ist gemäß §§ 21ff. WpHG dazu verpflichtet, oben stehende Mitteilung vorzunehmen, da ihr Stimmrechtsanteil an Lufthansa die Schwelle von 10 Prozent überschritt und nun kumulativ, d. h. unter Zurechnung der Anteile der Tochtergesellschaften, insgesamt 10,56 Prozent beträgt. Eine entsprechende Mitteilung zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG war in Zusammenhang mit dem Erreichen der Schwelle von 5 Prozent durch dieselben Gesellschaften am 16. Juni 2006 veröffentlicht worden.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 11. Januar 2008 Die ATON GmbH, Deutschland hat uns mit Schreiben vom 11. Januar 2008 gem. § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 10. Januar 2008 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und nunmehr 3,09 Prozent (14.130.000 Aktien mit Stimmrechten) beträgt.

Dr. Lutz M. Helmig, Deutschland hat uns mit Schreiben vom 11. Januar 2008 gem. § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 10. Januar 2008 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und nunmehr 3,11 Prozent (14.261.200 Aktien mit Stimmrechten) beträgt.

Hiervon sind ihm 3,09 Prozent (14.131.000 Aktien mit Stimmrechten) gem. § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Diese ihm zugerechneten Stimmrechte werden dabei über das von ihm kontrollierte Unternehmen ATON GmbH, dessen Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG 3 Prozent oder mehr beträgt, gehalten. Ferner sind ihm 0,03 Prozent (131.200 Aktien mit Stimmrechten) gem. § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 18. Juni 2008 Die Allianz SE, München, Deutschland hat uns mit Schreiben vom 18. Juni 2008 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG i.V.m. § 24 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil ihrer Tochtergesellschaft Süddeutsche Industrie-Beteiligungs-GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland an der Deutschen Lufthansa AG am 16. Juni 2008 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und nunmehr 3,06 Prozent (14.000.000 Stimmrechte) beträgt.

Hinweis Der Stimmrechtsanteil der Allianz SE an der Deutschen Lufthansa AG hat sich nicht verändert. Es handelt sich hierbei lediglich um eine konzerninterne Aktienübertragung.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 2. September 2008 Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England, hat uns gegenüber mit einem Schreiben vom 2. September 2008 im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt am Main, die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG in ihrem Namen und im Namen der folgenden Tochterunternehmen abgeben:

Barclays Global Investors Finance Limited, 1 Churchill Place, London, E14 5PH, England
Barclays California Corporation, 45 Freemont Street, San Francisco, CA 94105-2204, USA

Stimmrechtsmitteilung in Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors UK Holdings Ltd Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, 1 Churchill Place, London, E14 5HP, England, fiel am 14. März 2008 unter die 5 Prozent und 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 0,356 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechte) in Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main. Diese 0,356 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.628.450 Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main, wurden Barclays Global Investors UK Holdings Ltd nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zugerechnet.

Diese Meldung beruht auf der Tatsache, dass Barclays Global Investors UK Holdings Ltd die Voraussetzungen der § 32 Abs. 2-4 InvG, § 22 Abs. 3a WpHG, § 29a Abs. 3 WpHG erfüllt.

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors Finance Limited Barclays Global Investors Finance Limited, 1 Churchill Place, London, E14 5HP, England, fiel am 14. März 2008 unter die 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 0,356 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main. Diese 0,356 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main, wurden Barclays Global Investors Finance Limited nach § 22 Abs. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zugerechnet.

Diese Meldung beruht auf der Tatsache, dass Barclays Global Investors Finance Limited die Voraussetzungen der § 32 Abs. 2-4 InvG, § 22 Abs. 3a WpHG, § 29a Abs. 3 WpHG erfüllt.

Stimmrechtsmitteilung im Namen und für Rechnung von Barclays California Corporation Barclays California Corporation, 45 Freemont Street, San Francisco, CA 94105-2204, USA, fiel am 14. März 2008 unter die 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG, und hielt an diesem Tag 0,356 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main. Diese 0,356 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.628.450 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center, Airportring, 60546 Frankfurt am Main, wurden Barclays California Corporation nach § 22 Abs. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zugerechnet. Diese Mitteilung beruht auf der Tatsache, dass Barclays California Corporation die Voraussetzungen der § 32 Abs. 2-4 InvG, § 22 Abs. 3a WpHG, § 29a Abs. 3 WpHG erfüllt.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 23. Oktober 2008 Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England, UK hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutsche Lufthansa AG die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgeben:

Stimmrechtsmitteilung in Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, fiel am 16. Oktober 2008 unter die 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG und hielt an diesem Tag 2,98 Prozent der Stimmrechte (d.h. 13.643.842 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG.

Davon sind Barclays Global Investors NA 2,71 Prozent der Stimmrechte (d.h. 12.416.681 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG und 0,27 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.227.161 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zuzurechnen.

Hinweis Diese Mitteilung ist eine Übersetzung der am 23. Oktober 2008 auf Englisch veröffentlichten Mitteilung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG und stellt eine Serviceleistung der Deutsche Lufthansa AG dar. Rechtsverbindlich wirkt lediglich die englische Mitteilung vom 23. Oktober 2008.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 14. November 2008 Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England, UK hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutsche Lufthansa AG am 13. November 2008 die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgeben:

Stimmrechtsmitteilung in Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, hat am 11. November 2008 die 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG überschritten und hielt an diesem Tag 3,07 Prozent der Stimmrechte (d.h. 14.070.133 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG.

Davon sind Barclays Global Investors NA 2,79 Prozent der Stimmrechte (d.h. 12.765.708 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG und 0,28 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.304.425 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zuzurechnen.

Hinweis Diese Mitteilung ist eine Übersetzung der am 14. November 2008 auf Englisch veröffentlichten Mitteilung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG und stellt eine Serviceleistung der Deutsche Lufthansa AG dar. Rechtsverbindlich wirkt lediglich die englische Mitteilung vom 14. November 2008.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 13. Januar 2009 Die Allianz SE, München, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 13. Januar 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass im Zuge der Veräußerung der Dresdner Bank AG an die Commerzbank AG ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 12. Januar 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0,056 Prozent (258.668 Stimmrechte) betrug. Davon wurden ihr 0,052 Prozent (237.538 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG und 0,005 Prozent (21.130 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Zugleich teilte uns die Allianz SE, München, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG i.V.m. § 24 WpHG mit, dass der Stimmrechtsanteil der Allianz Finanzbeteiligungs GmbH, München, Deutschland an der Deutschen Lufthansa AG am 12. Januar 2009 die Schwelle von 3 Prozent unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0 Prozent (0 Stimmrechte) betrug.

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 14. Januar 2009 Die Commerzbank AG, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns mit Schreiben vom 14. Januar 2009 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 12. Januar 2009 die Schwelle von 3 Prozent überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,06 Prozent (14.024.907 Stimmrechte) betrug. Davon sind ihr 3,06 Prozent (14.000.000 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Ihr zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt, gehalten:

- Dresdner Bank AG
- Süddeutsche Industrie-Beteiligungs-GmbH

Mitteilungen zur Eigentümerstruktur gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 21. Januar 2009 Barclays Global Investors UK Holdings Ltd, England, UK hat uns gegenüber im Hinblick auf ihre Stimmrechte an der Deutsche Lufthansa AG am 21. Januar 2009 die folgende Mitteilung nach §§ 21, 22 WpHG im Namen ihres Tochterunternehmens Barclays Global Investors NA abgeben:

Stimmrechtsmitteilung in Namen und für Rechnung von Barclays Global Investors NA Barclays Global Investors NA, San Francisco, USA, hat am 16. Januar 2009 die 3 Prozent Schwelle des § 21 Abs. 1 WpHG unterschritten und hielt zu diesem Zeitpunkt 2,97 Prozent der Stimmrechte (d.h. 13.582.029 der Aktien mit Stimmrechten) in Deutsche Lufthansa AG.

Davon sind Barclays Global Investors NA 2,64 Prozent der Stimmrechte (d.h. 12.093.072 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG und 0,33 Prozent der Stimmrechte (d.h. 1.488.957 Aktien mit Stimmrechten) an der Deutschen Lufthansa AG nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 S. 2 WpHG zuzurechnen.

Hinweis Diese Mitteilung ist eine Übersetzung der am 21. Januar 2009 auf Englisch veröffentlichten Mitteilung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG und stellt eine Serviceleistung der Deutsche Lufthansa AG dar. Rechtsverbindlich wirkt lediglich die englische Mitteilung vom 21. Januar 2009.

10) Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus Kapitalerhöhungen und den aus der Ausgabe von Schuldverschreibungen für Wandlungsrechte zum Erwerb von Anteilen erzielten Betrag.

Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. EUR, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Aus den Gewinnrücklagen wurden 44 Mio. EUR entnommen.

11) Rückstellungen

Rückstellungen		
in Mio. €	31.12.08	31.12.07
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4 560	4 186
Steuerrückstellungen	62	34
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	2 118	1 997
Sonstige Rückstellungen	2 321	2 345
	9 061	8 562

Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter besteht eine firmeneigene betriebliche Altersversorgung. Darüber hinaus enthalten die Pensionsrückstellungen die Übergangsversorgung für das fliegende Personal.

Der Buchwert der Lufthansa Pension GmbH & Co. KG zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen beträgt zum Stichtag 2,4 Mrd. EUR. Im Geschäftsjahr 2008 wurden zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen des Vorstandes gehaltene Wertpapiere des Anlagevermögens ebenfalls in die Lufthansa Pension GmbH & Co. KG eingebracht.

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

Zur Sicherung der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Verpflichtungen aus Altersteilzeit hat die Lufthansa zum Bilanzstichtag Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 39 Mio. EUR per Vermögensübertrag an einen Vermögenstreuhänder übertragen.

12) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten				
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über fünf Jahre	Insgesamt 31.12.08	Insgesamt 31.12.07
Anleihen	–	–	599	599
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	212	84	472	380
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	–	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	318	–	318	354
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Un- ternehmen	651	0	673	834
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	44	–	44	44
Sonstige Verbindlichkeiten	406	1 022	2 129	1 883
- davon aus Steuern	(51)	–	(51)	(73)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(4)	(7)	(15)	(16)
	1 631	1 106	4 235	4 095

Von den Anleihen sind 49 Mio. EUR konvertibel.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 89 Mio. EUR durch Flugzeuge gesichert.

Von den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverträgen von 1.797 Mio. EUR durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert.

13) Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse		
in Mio. €	31.12.08	31.12.07
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1 156	834
- davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(311)	(83)
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	732	564
- davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(147)	(27)
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	3

Der Ausweis beinhaltet mit 838 Mio. EUR die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 815 Mio. EUR gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Von den Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfallen 300 Mio. EUR auf gesamtschuldnerische Haftungen zugunsten der als Joint Venture geführten „Terminal One Group Association, L.P. Project“ am New Yorker Flughafen JFK. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 225 Mio. EUR gegenüber.

14) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2008 6,1 Mrd. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 5,1 Mrd. EUR in den Jahren 2009 bis 2012 und 1,0 Mrd. EUR in den Jahren 2013 bis 2015 fällig.

Zum Bilanzstichtag bestehen Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen sowie Einlageverpflichtungen bei Beteiligungen in Höhe von 571 Mio. EUR sowie Darlehenszusagen in Höhe von 329 Mio. EUR.

Verpflichtungen aus Mietverträgen Die Geschäftstätigkeit wird fast ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Die Mietverträge laufen in der Regel fünf bis zehn Jahre. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind auf 30 Jahre gemietet und zum Teil von Lufthansa vorfinanziert. Insgesamt werden jährlich rund 169 Mio. EUR für Mieten aufgewendet.

Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Finanzierungs-Leasingverträgen für Fluggerät entstanden im Geschäftsjahr 2008 Belastungen in Höhe von 15 Mio. EUR, die sich in den Folgejahren auf bis zu 6 Mio. EUR pro Jahr abbauen werden.

Aus langfristigen Operate-Leasing-Verträgen mit Laufzeiten bis 2014 entfielen im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 144 Mio. EUR.

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungen Zum 31. Dezember 2008 bestanden – überwiegend im Rahmen von Bandbreitenoptionen und Termingeschäften – folgende Risikopositionen aus Sicherungsgeschäften zur Abdeckung von Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Treibstoffpreisschwankungen in USD:

Währungen			
Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. USD 777	Bandbreiten-Optionen	0,8030	2012
Mio. USD 1 647	Europäische Optionen	0,6916	2012
Mio. USD 8 890	Terminkäufe	0,6901	2013
Mio. JPY 58 768	Terminverkäufe	0,00687	2010
Mio. AUD 123	Terminverkäufe	0,5578	2050
Mio. GBP 18,9	Terminkäufe	0,3751	2010
Mio. CZK 1 467	Terminverkäufe	0,0394	2010
Mio. HKD 1 908	Terminverkäufe	0,0905	2010
Mio. CHF 1 013	Terminverkäufe	0,6334	2012
Mio. CAD 328	Terminverkäufe	0,6537	2050
Mio. KRW 71 654	Terminverkäufe	0,0006	2009
Mio. PLN 363	Terminverkäufe	0,2747	2010
Mio. THB 1 233	Terminverkäufe	0,0205	2009
Mio. ZAR 1 025	Terminverkäufe	0,0795	2010
Mio. NOK 1 259	Terminverkäufe	0,1193	2010
Mio. NZD 86	Terminverkäufe	0,4678	2010
Mio. SEK 2 241	Terminverkäufe	0,1043	2010
Mio. SGD 93	Terminverkäufe	0,4948	2010
Mio. DKK 2	Terminverkäufe	0,1341	2009
Mio. INR 6 160	Terminverkäufe	0,0147	2009
Mio. PHP 582,6	Terminkäufe	0,0146	2009

Darüber hinaus bestehen mit Konzerngesellschaften folgende Währungssicherungsgeschäfte:

Volumen	Derivatart	Durchschnittskurs in €	Laufzeiten bis maximal
Mio. USD 288	Europäische Optionen	0,6897	2012
Mio. AUD 30	Terminkäufe	0,5715	2010
Mio. USD 1 939	Terminverkäufe	0,6792	2012
Mio. JPY 18 297	Terminkäufe	0,0069	2010
Mio. GBP 67	Terminkäufe	1,2737	2010
Mio. CZK 170	Terminkäufe	0,0397	2010
Mio. HKD 1 139	Terminkäufe	0,0909	2010
Mio. CHF 535	Terminkäufe	0,6348	2012
Mio. CAD 76	Terminkäufe	0,6551	2010
Mio. HUF 7 494	Terminverkäufe	0,0037	2010
Mio. KRW 30 342	Terminkäufe	0,0006	2009
Mio. PLN 30	Terminkäufe	0,2879	2010
Mio. ZAR 452	Terminkäufe	0,0819	2010
Mio. NOK 173	Terminkäufe	0,1202	2010
Mio. THB 720	Terminkäufe	0,0210	2009
Mio. SEK 398	Terminkäufe	0,1047	2010
Mio. SGD 45	Terminkäufe	0,4959	2010
Mio. DKK 103,3	Terminkäufe	0,1338	2010

Zinsen			
Volumen	Derivatart	Referenzzinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 916	Swapgeschäfte EUR +1,5442 % bis +6,075 %	gegen 3- bis 6-Monats- EURIBOR -3,03 % bis +3,432 %	2019
Mio. EUR 13	Swapgeschäft JPY +3,318 %	gegen EUR +5,795 %	2012
Mio. EUR 92	Swapgeschäfte JPY +3,321 % bis +3,726 %	gegen 6-Monats- EURIBOR +1,883 % bis +2,984 %	2012
Mio. EUR 202	Swapgeschäfte USD +2,104 % bis +2,641 %	gegen 6-Monats- EURIBOR -3,45 % bis -1,365 %	2017
Mio. EUR 260	Swapgeschäfte 6-Monats- USD LIBOR +4,5 %	gegen 1- bis 6-Monats- EURIBOR -0,998 % bis +1,923 %	2019
Mio. EUR 522	Swapgeschäfte 6-Monats- USD LIBOR +4,5 %	gegen 1- bis 3-Monats- CHF LIBOR +0,778 % bis +4,43 %	2016
Mio. EUR 146	Swapgeschäft USD +2,0088 % bis +2,8504 %	gegen EUR +1,1369 % bis +2,850 %	2019
Mio. EUR 11	Swapgeschäft 6-Monats- USD LIBOR +0,325 %	gegen 6-Monats- EURIBOR +0,3525 %	2017
Mio. EUR 16	Swapgeschäft USD +2,104 %	gegen EUR +0,68 %	2017
Mio. EUR 39	Swapgeschäft 6-Monats- AUD LIBOR +0,62 %	gegen 6-Monats- EURIBOR +0,725 %	2009
Mio. EUR 34	Swapgeschäft EUR +4,4065 %	gegen CHF +4,597 %	2015

Darüber hinaus bestehen mit Konzerngesellschaften folgende Zinssicherungsgeschäfte:

Volumen	Derivatart	Referenzzinssatz	Laufzeiten bis maximal
Mio. EUR 34	Swapgeschäft CHF +4,597 %	gegen EUR +4,4065 %	2015
Mio. EUR 25	Swapgeschäft EUR +1,255 %	gegen USD +2,526 %	2017
Mio. EUR 51	Swapgeschäfte 6-Monats- EURIBOR -2,62 % bis -1,365 %	gegen USD +2,526 % bis +2,641 %	2016
Mio. EUR 8	Swapgeschäft USD +4,67 %	gegen 12- Monats USD LIBOR +0,55 %	2011
Mio. EUR 545	Swapgeschäfte 1- bis 3-Monats- CHF LIBOR +0,778 % bis +4,43 %	gegen 1- bis 6-Monats USD LIBOR +0,60 % bis +4,5 %	2014
Mio. EUR 9	Swapgeschäfte 3- Monats- USD LIBOR +1,4 %	gegen 3- Monats EURIBOR +1,33 %	2013

Treibstoffpreise

Derivatart	Volumen in %*	Durchschnittliches Preisniveau der Sicherungswirkung in USD/bbl	Jahr der Fälligkeit
Bandbreitenoptionen	11,5	77,35	2009
Bandbreitenoptionen	7,7	71,57	2010
Sicherungskombinationen	57,7	117,53–143,61	2009
Sicherungskombinationen	22,9	125,19–155,83	2010

* Anteil am voraussichtlichen Treibstoffbedarf.

Für das Kalenderjahr 2009 bestehen zum Stichtag keine Sicherungen über die Preisdifferenz zwischen Gasöl und Rohöl und zwischen Kerosin und Rohöl.

Markt- und Buchwerte Finanzderivate Für die bestehenden Finanzderivate ergeben sich zum 31. Dezember 2008 folgende Marktwerte bzw. bilanzielle Buchwerte:

Finanzderivate			
Derivatart	Marktwerte 31.12.2008	Buchwerte Sonstige Vermögens- gegenstände 31.12.2008	Buchwerte Sonstige Rückstellungen 31.12.2008
in Mio. €			
Termingeschäfte Devisensicherung	291	–	122
Bandbreitenoptionen Devisensicherung	-68,2	–	–
Europäische Optionen Devisensicherung	170,8	71	0,3
Bandbreitenoptionen Treibstoff-Preissicherung	– 5,9	5,5	16
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	–127	1,4	129
Zinsswaps	37	–	–
Finanzderivate zur Übernahme von Gesellschaftsanteilen	– 300	–	300

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und -swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkurven bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreis-Sicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Da für die bestehenden Finanzderivate zur Übernahme von Gesellschaftsanteilen keine öffentlich notierten Marktpreise auf aktiven Märkten existieren, wurden die Bewertungen unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode oder alternativer Bewertungsverfahren durchgeführt.

Finanzinstrumente des Finanzanlagevermögens Für die aufgeführten Finanzinstrumente des Finanzanlagevermögens ergeben sich zum 31. Dezember 2008 folgende Buchwerte und beizulegende Zeitwerte:

Bilanzposten		
in Mio. €	Marktwerte 31.12.08	Buchwerte 31.12.08
Anteile an verbundenen Unternehmen	3 850	3 914
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	590	603
Beteiligungen	291	362
Sonstige Ausleihungen	508	525

Die geringeren beizulegenden Zeitwerte ergeben sich zum einen durch niedrigere Börsen- oder Marktwerte und zum anderen durch Umrechnung der Ausleihungen in Fremdwährung mit dem Stichtagskurs zum 31. Dezember 2008.

Auf Wertberichtigungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB wurde insoweit verzichtet, als davon ausgegangen werden kann, dass der Rückgang der Marktwerte auf einer allgemeinen Marktschwäche beruht und keine Anhaltspunkte für fundamental bedingte Wertverluste vorliegen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

15) Erlöse aus Verkehrsleistungen

Passageverkehrserlöse nach Strecken		
in Mio. €	2008	2007
Europa	6 723	6 414
Nordamerika	3 207	3 079
Asien/Pazifik	2 782	2 785
Südamerika	494	415
Afrika	514	460
Nahost	413	369
	14 133	13 522

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2008	2007
Liniendienste	13 505	12 957
Charter	628	565
	14 133	13 522

16) Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen		
in Mio. €	2008	2007
Abfertigungsleistungen/Bordverkauf	104	109
Reiseleistungen (Provisionen)	147	129
Sonstige	60	15
	311	253

Die anderen Betriebserlöse wurden zu 62 Prozent in Europa (Vorjahr: 65 Prozent) erwirtschaftet.

17) Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge		
in Mio. €	2008	2007
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	7	435
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	802	305
Auflösung von Rückstellungen	126	106
Serviceleistungen für Konzerngesellschaften	82	71
Personalüberlassung	42	39
Schadenersatzleistungen	10	11
Mieterträge	8	12
Erträge aus dem Verkauf von Wertpapieren	3	33
Erträge aus der Wertaufholung von Vermögensgegenständen	12	178
Übrige betriebliche Erträge	348	406
	1 440	1 596

18) Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio. €	2008	2007
Betriebsstoffe für Flugzeuge	4 050	2 888
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	65	69
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5 784	5 714
	9 899	8 671

19) Personalaufwand

Personalaufwand		
in Mio. €	2008	2007
Löhne und Gehälter	1 906	1 858
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	801	774
- davon für Altersversorgung	(541)	(520)
	2 707	2 632

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
	2008	2007
Bodenpersonal	16 135	15 723
Bordpersonal im Einsatz	19 367	18 138
Personal in Ausbildung	145	184
	35 647	34 045

20) Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgeführt.

21) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
in Mio. €	2008	2007
Verkaufsprovisionen für Agenturen	405	456
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	238	235
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	269	270
Wertberichtigungen/Abschreibungen auf Umlaufvermögen	50	26
Schulung / Training fliegendes Personal	80	87
Werbung und Verkaufsförderung	212	185
Kursverluste aus Fremdwährungsbewertung	795	301
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	151	136
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	23	30
Reiseaufwendungen	183	169
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	59	36
Übrige betriebliche Aufwendungen	605	757
	3 070	2 688

22) Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis		
in Mio. €	2008	2007
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit verbundenen Unternehmen	537	592
Aufwendungen aus Verlustübernahme	–	– 148
Erträge aus Beteiligungen	242	25
- davon von verbundenen Unternehmen	(219)	(9)
	779	469

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

23) Zinsergebnis

Zinsergebnis				
	2008	davon verbundene Unternehmen	2007	davon verbundene Unternehmen
in Mio. €				
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	141	135	89	76
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	132	82	114	61
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 196	– 42	– 172	– 41
	77	175	31	96

24) Abschreibungen auf Finanzanlagevermögen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Auf das Finanzanlagevermögen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens wurden Abschreibungen in Höhe von 238 Mio. EUR vorgenommen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der LSG Service Holding AG in Höhe von 146 Mio. EUR und der British Midland plc in Höhe von 16 Mio. EUR sowie um eine Wertberichtigung auf eine langfristige Zinsforderung an die LSG Sky Chefs Inc. in Höhe von 42 Mio. EUR. Darin enthalten sind außerdem außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund des nachhaltig gesunkenen Umlaufvermögens gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 14 Mio. EUR auf ein der LSG Service Holding AG gewährtes US-Dollar-Darlehen.

25) Steuern

Steuern		
in Mio. €	2008	2007
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	83	78
Sonstige Steuern	38	31
	121	109

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind Posten für Vorjahre im Saldo von 3 Mio. EUR enthalten.

Die sonstigen Steuern entfallen mit 32 Mio. EUR auf das laufende Geschäftsjahr und mit 6 Mio. EUR auf Vorjahre.

26) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf S. 36f. angegeben.

Vorstand Für die Festlegung der Vorstandsvergütung ist das Präsidium des Aufsichtsrats zuständig.

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausgezahlt.
- Die variable Vergütung richtet sich nach dem operativen Ergebnis des Lufthansa Konzerns sowie der Veränderung dieses operativen Ergebnisses im Vorjahresvergleich. Das Präsidium kann dem Vorstand in Jahren mit außerordentlichen exogenen Einflüssen beruhenden schwachen operativen Ergebnissen eine Ermessenstantieme zuteilen.
- Den Vorstandsmitgliedern wird ferner die Teilnahme an den Optionsprogrammen für Führungskräfte ermöglicht, seit 2006 mit abweichend vom allgemeinen Führungskräfteprogramm strukturierten eigenen Parametern (Erläuterung 9).

Für die Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen im Jahr 2008 folgende Vergütungen an:

Vergütung des Vorstands						
	Grundvergütung	Variable Vergütung	Auszahlung von fälligen Optionsprogrammen	Veränderung des Zeitwerts der Optionsprogramme	Sonstiges*	Gesamt
in €						
Wolfgang Mayrhuber	726 250	1 354 000	252 000	602 043	185 345	3 119 638
Stephan Gemkow	518 750	947 800	42 000	371 545	145 869	2 025 964
Stefan Lauer	518 750	947 800	105 000	342 445	161 020	2 075 015
Gesamt	1 763 750	3 249 600	399 000	1 316 033	492 234	7 220 617

* Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung in Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsprogrammen sowie aus Beförderungvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen.

In den derzeit laufenden Optionsprogrammen werden von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien gehalten:

Optionsprogramme			
	Programm 2008	Programm 2007	Programm 2006
Wolfgang Mayrhuber	16 740	11 714	10 169
Stephan Gemkow	11 160	7 809	6 779
Stefan Lauer	10 788	7 809	6 779

Die auf das Jahr 2008 entfallende anteilige Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der Optionsprogramme ist Bestandteil der Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und ist der Vergütungstabelle zu entnehmen.

Der gesamte beizulegende Zeitwert des Optionsprogramms 2008 betrug für Herrn Mayrhuber zum Ausgabezeitpunkt 396.225 EUR, für Herrn Gemkow 264.150 EUR und für Herrn Lauer 255.345 EUR.

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

Im Geschäftsjahr 2006 wurden Ruhegeld- und Hinterbliebenenbezüge neu geregelt. Für jeden Vorstand wurde zum 1. Januar 2006 ein persönliches Versorgungskonto eingerichtet, in das die Deutsche Lufthansa AG während der Dauer des Anstellungsverhältnisses jährlich Beiträge in Höhe von jeweils 25 Prozent der vertraglich vereinbarten Jahresvergütung einschließlich der variablen Vergütung einzahlt. Seit dem 01. April 2007 werden die Zusagen durch entsprechende Beitragszahlungen in den Lufthansa Pension Trust gedeckt. Dabei richten sich die Anlageregeln des Versorgungskontos nach dem Anlagekonzept, das auch für die Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, bleibt die Anwartschaft aus dem Versorgungskonto erhalten und wird beitragsfrei fortgeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalls (Erreichen der Altersgrenze von 65 Jahren bzw. der vorgezogenen Altergrenze von 60 bis 65 Jahren oder bei Invalidität) erwerben die Berechtigten ein Versorgungsguthaben in Höhe des zu diesem Zeitpunkt aktuellen

Stands des Versorgungskontos. Dabei garantiert Lufthansa eine Mindestleistung in Höhe der bereitgestellten Beiträge. Für die Herren Gemkow und Lauer wird bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder dessen Witwe wird das Versorgungsguthaben mit Zustimmung des Unternehmens verrentet; auf Antrag des Vorstands oder dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich.

Die Witwenrente beträgt 60 Prozent der Rentenansprüche des Verstorbenen. Tritt der Todesfall während des laufenden Anstellungsverhältnisses ein, erhält die Witwe bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres, mindestens jedoch für die Dauer von sechs Monaten, die Bezüge des Verstorbenen weiter.

Der Aufwand für die im Geschäftsjahr 2008 hierzu erworbenen Pensionsanswartschaften betrug für Herrn Mayrhuber 0,5 Mio. EUR, für die Herren Gemkow und Lauer je 0,4 Mio. EUR. Der Gesamtbetrag von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) zuzüglich der Gesamtvergütung gemäß Vergütungstabelle von 7,2 Mio. EUR (Vorjahr: 6,5 Mio. EUR) ist mit einem Betrag von 8,5 Mio. EUR (Vorjahr: 7,9 Mio. EUR) im Personalaufwand enthalten.

Herr Lauer hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 55. Lebensjahr vollendet hat bzw. die Laufzeit des bestehenden Vertrages über die Vollendung des 55. Lebensjahres hinausgeht und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch beträgt 45 Prozent der festen Jahresgrundvergütung und erhöht sich für jedes ab dem 1. Januar 2007 beginnende Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied um 3 Prozentpunkte auf maximal 60 Prozent.

Herr Gemkow hat Anspruch auf eine Übergangsversorgung bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, wenn er das 58. Lebensjahr vollendet hat und das Anstellungsverhältnis ohne einen von ihm selbst zu vertretenden wichtigen Grund nicht fortgeführt wird. Der Übergangsversorgungsanspruch in Höhe von 30 Prozent der festen Jahresgrundvergütung entsteht, wenn Herr Gemkow mindestens fünf Jahre als ordentliches Mitglied dem Vorstand der Lufthansa AG bzw. der Lufthansa Cargo AG angehört hat und vom Aufsichtsrat wiederbestellt ist. Ab diesem Zeitpunkt wächst der Anspruch pro begonnenes Jahr als ordentliches Vorstandsmitglied der Lufthansa AG um 3 Prozentpunkte auf maximal 60 Prozent der festen Jahresgrundvergütung.

Lufthansa AG zahlt ausscheidenden Vorständen zur Kompensation des vertraglich vereinbarten zweijährigen Wettbewerbsverbots 65 Prozent der letzten Grundvergütung. Während dieser Zeit ruhen alle Versorgungsansprüche.

Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrages, die nicht durch einen wichtigen Grund oder durch einen Kontrollwechsel veranlasst ist, wird die Gesellschaft gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als den Wert der Ansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages vergüten, wobei die Zahlungen einschließlich Nebenleistungen zwei Jahresvergütungen nicht übersteigen dürfen (Abfindungshöchstgrenze). Die Berechnung der Abfindungshöchstgrenze bestimmt sich nach der Gesamtvergütung für das letzte volle Geschäftsjahr vor dem Ausscheiden aus dem Vorstand, wie sie im Vergütungsbericht ausgewiesen wird, unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr.

Wird der Vertrag zwischen dem Vorstandsmitglied und der Deutschen Lufthansa AG im Zusammenhang mit einem Kontrollwechsel bei der Gesellschaft beendet, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrages. Gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich geregelten, zuvor beschriebenen Abfindungshöchstgrenze nicht übersteigen.

Die laufenden Zahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,4 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 32,7 Mio. EUR (Vorjahr: 33,4 Mio. EUR).

Aufsichtsrat Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält im Geschäftsjahr 2008 Aufwand für feste Vergütungen für die Aufsichtsrats Tätigkeit bei der Lufthansa AG in Höhe von 522 TEUR. Darüber hinaus fallen variable Vergütungen von 1.174 TEUR an. Die variablen Vergütungen sind abhängig von der gezahlten Dividende für das Geschäftsjahr. Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 109 TEUR an. Diese Beträge schließen diejenigen Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

Außerdem wurden im Jahr 2008 an Herrn Dr. Schleder für seine Beratungsleistung im Zusammenhang mit der Integration der Swiss International Air Lines in den Lufthansa Konzern insgesamt 32 TEUR gezahlt.

27) Bilanzgewinn

Dem Abschluss liegt ein Dividendenvorschlag zugrunde, wonach der Bilanzgewinn von 320 Mio. EUR zur Zahlung einer Dividende von 0,70 EUR je Stückaktie verwendet werden soll.

28) Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG geforderte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben und den Aktionären zugänglich gemacht.

29) Honorar des Abschlussprüfers nach § 319 Abs. 1 HGB

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 319 Abs. 1 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

- Abschlussprüfung	2,6 Mio. EUR
- sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,4 Mio. EUR
- Steuerberatungsleistungen	0,5 Mio. EUR
- sonstige Leistungen	0,5 Mio. EUR
	4,0 Mio. EUR

Versicherung der gesetzlichen Vertreter nach TUG

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.“

Köln, den 24. Februar 2009

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt.

Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 3. März 2009

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Norbert Vogelpoth
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller

Ehrevorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

Stimmberechtigte Mitglieder des Aufsichtsrats

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h.

Jürgen Weber

Ehemaliger Vorsitzender des
Vorstands Deutsche Lufthansa AG
Vorsitzender

Frank Bsirske

Vorsitzender ver.di
Arbeitnehmersvertreter
Stellvertretender Vorsitzender

Jacques Aigrain

Präsident der Geschäftsleitung
Schweizerische Rückversicherungs-
Gesellschaft bis 12. Februar 2009

John Allan

Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Dr. Clemens Börsig

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Werner Brandt

Mitglied des Vorstands
SAP AG
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Bernd Buresch

Koordinator Enterprise
Operation Center
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Manfred Calsow

Betriebswirt
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Jörg Cebulla

Flugkapitän und Mitglied der Verei-
nigung Cockpit
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Michael Diekmann

Vorsitzender des Vorstands
Allianz SE
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmersvertreter

Robert Haller

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Jürgen Hambrecht

Vorsitzender des Vorstands
BASF SE
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Ulrich Hartmann

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON AG

Dominique Hiekel

Purser
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

Geschäftsführende Gesellschafterin
und Vorsitzende der Geschäftsfüh-
rung TRUMPF GmbH + Co. KG
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Steffen Kühnert

Gewerkschaftssekretär ver.di
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Otto Graf Lambsdorff

Rechtsanwalt und Ehrenpräsident
Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e.V.
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Eckhard Lieb

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Wolf Liebetrau

Flightmanager
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied vom 29. April 2008 bis
31. Dezember 2008)

Simon Reimann

Flugbegleiter und Mitglied der Ge-
werkschaft UFO
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Willi Rörig

Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Marlies Rose

Flightmanager
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied ab 01. Januar 2009)

Vorstand

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands

Stephan Gemkow

Mitglied des Vorstands

Ressort Finanzen

Stefan Lauer

Mitglied des Vorstands

Ressort Aviation Services
und Personal

Dr. Klaus G. Schlede

Ehemaliger stellvertretender
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der Auto-
mobilindustrie (VDA)
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Werner Schmidt

Ehemaliger Vorsitzender des Vor-
stands Bayerische Landesbank
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Sabine Wolbold

Purser und
Mitglied der Gewerkschaft UFO
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Thomas von Sturm

Flugkapitän
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Michael Wollstadt

Leiter IT Entwicklung
Netzmanagement
Arbeitnehmersvertreter

Dr. Herbert Walter

Vorsitzender des Vorstands
Dresdner Bank AG bis 19. Januar
2009 und Mitglied des Vorstands
Allianz SE bis 12. Januar 2009
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Stefan Ziegler

Flugkapitän
Arbeitnehmersvertreter
(AR-Mitglied ab 29. April 2008)

Patricia Windaus

Flugbegleiterin
Arbeitnehmersvertreterin
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Klaus Zumwinkel

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
Deutsche Post AG
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

Ehemaliges Mitglied des Gesell-
schafterausschusses
Henkel KGaA
(AR-Mitglied bis 29. April 2008)

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31.12.2008

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

- a) Allianz Lebensversicherungs-AG
Bayer AG
Deutsche Post AG (AR-Vorsitz) bis
31.12.2008
Voith AG
Willy Bogner GmbH & Co. KGaA
- b) LP Holding GmbH (AR-Vorsitz)
Tetra Laval Group

Frank Bsirske

- a) IBM Central Holding GmbH
RWE AG (stellv. AR-Vorsitz)

Jacques Aigrain

- b) SWISS International Air Lines AG
SWISS Re America Holding Corporation*
- SWISS Re Life & Health America
Holding Company*
- SWISS Re Life & Health America
Inc.*
- SWISS Reinsurance America
Corporation*
- SWISS Re Financial Services
Corporation*
- SWISS Re Management
(Luxemburg) S.A.*

John Allan

- a) Deutsche Postbank AG
- b) ISS Holding A/S
ISS Equity A/S
ISS A/S
National Grid plc

Dr. Clemens Börsig

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) Bayer AG
Daimler AG
Deutsche Bank AG (AR-Vorsitz)
Linde AG

Dr. Werner Brandt

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

Bernd Buresch

- a) Lufthansa Systems AG

Michael Diekmann

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) Allianz Deutschland AG*
(AR-Vorsitz)
Allianz Global Investors AG* (AR-
Vorsitz)
BASF SE
Dresdner Bank AG* (AR-Vorsitz)
Linde AG (stellv. AR-Vorsitz)
Siemens AG
- b) Assurances Générales de
France* (Vizepräsident)
Allianz S.p.A.* (Vizepräsident)

Robert Haller

(Stand bei Ausscheiden aus dem LH-
Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

Dr. Jürgen Hambrecht

- a) Daimler AG

Ulrich Hartmann

- a) E.ON AG (AR-Vorsitz)
Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft AG
- b) Henkel AG & Co. KGaA
(Gesellschafterausschuss)

Steffen Kühnert

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) LSG Sky Chefs Deutschland
GmbH (stellv. AR-Vorsitz)

Dr. Otto Graf Lambsdorff

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) HSBC Trinkaus & Burkhardt AG
IVECO Magirus AG (AR-Vorsitz)

Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

- a) Claas KGaA mbH
Siemens AG
Voith AG

Willi Rörig

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) Lufthansa Cargo AG
(stellv. AR-Vorsitz)

Dr. Klaus G. Schleder

- b) Swiss International Air Lines AG

Werner Schmidt

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) Drees & Sommer AG
(stellv. AR-Vorsitz)
Herrenknecht AG (stellv. AR-Vorsitz)
Wieland-Werke AG

Dr. Herbert Walter

- a) Deutsche Börse AG
E.ON Ruhrgas AG
- b) Banco BPI S.A.
Banco Popular Espanol S.A.

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) ERGO-Versicherungsgruppe AG

Matthias Wissmann

- a) Seeburger AG (stellv. Vorsitz)

Dr. Klaus Zumwinkel

(Stand bei Ausscheiden aus dem
LH-Aufsichtsrat am 29.04.2008)

- a) Arcandor AG

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Stand: 31.12.2008

Wolfgang Mayrhober

- a) BMW AG
Eurowings Luftverkehrs AG*
(bis 31.12.2008)
Fraport AG
Lufthansa Technik AG*
Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft AG
- b) HEICO Corp.
Swiss International Air Lines AG*

Stephan Gemkow

- a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG*
(AR-Vorsitz)
Evonik Industries AG
LSG Lufthansa Service Holding
AG*
Lufthansa AirPlus Servicekarten
GmbH* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG*
Lufthansa Technik AG*
- b) Amadeus IT Group S. A.
JetBlue Airways Corp.
WAM Acquisition S.A.

Stefan Lauer

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG*
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Flight Training GmbH*
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Systems AG* (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG* (AR-Vorsitz)
Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
(Aufsichtsrat)
- b) AMECO Corp. (stellv. Vorsitz
Board of Directors)
ESMT European School of Management
and Technology GmbH
Sun Express Günes Ekspres Havacilik
A.S. (stellv. Vorsitz Board of
Directors)
Landesbank Hessen-Thüringen
Girozentrale

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten.

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

* Konzernmandat

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG, Von-Gablenz-Str. 2–6, 50679 Köln
Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Kontakt

Frank Hülsmann
Leiter Investor Relations
+49 69 696-2 80 01

Sebastian Steffen
+49 69 696-2 80 10

Jobst Honig
+49 69 696-2 80 11

Gregor Schleussner
+49 69 696-2 80 12

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt/M., Germany
Phone: +49 69 696-28 00 8
Fax: +49 69 696-90 99 0
E-mail: investor.relations@dlh.de

Weitere Informationen

Geschäftsberichte und Quartalsberichte in deutscher und englischer Sprache können über unseren Bestellservice im Internet – www.lufthansa.com/investor-relations – oder unter oben genannter Adresse angefordert werden.

Umfassende Informationen über die wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa einschließlich Konzern Geschäftsbericht und Zwischenberichte sind aktuell im Internet abzurufen unter:
<http://www.lufthansa.com/investor-relations>

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Jahresabschluss 2008 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

Da zukunftsgerichtete Aussagen naturgemäß mit Ungewissheiten und in ihren Auswirkungen nicht einschätzbaren Risikofaktoren – wie etwa einer Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – behaftet sind oder zugrunde gelegte Annahmen nicht oder abweichend eintreffen können, besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den Prognosen wesentlich unterscheiden. Lufthansa ist stets bemüht, die veröffentlichten Daten zu kontrollieren und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dennoch kann seitens des Unternehmens keine Verpflichtung übernommen werden, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

